

STRUKTUR SOSIAL DAN EKONOMI
TUKANG-TUKANG BOT TRADISI MELAYU
-kes studi tukang-tukang
bot Melayu
di Pulau Duyong, K. Trg.

LATIHAN ILMIAH
UNTUK MEMENOHNI SYARAT-SYARAT
IJAZAH SARJANA MUDA SASTERA
DALAM ANTROPOLOGI-SOSIOLOGI

Oleh:

No. Matrik 18034

JABATAN ANTROPOLOGI-SOSIOLOGI
UNIVERSITI MALAYA
KUALA LUMPUR
1974

PERPUSTAKAAN
JABATAN ANTROPOLOGI DAN SOSIOLOGI

Untuk

ibu

ayah dan

diri nya

yang sepanjang hayat

merestui kejayaan ku

University of Malaya

KANDUNGAN

muluk surat

Penghargaan	v
Sinopsis	vi
Daftar jadual dan gambarejah	vii
 BAB I	 1
Pengenalan	
1.2. cara-cara kajian di jalankan ...	3
1.3. kesulitan dan masalah ...	4
1.4. latar belakang geografi kawasan ...	6
 BAB 2	 11
Sejarah Pembinaan dan Struktur serta Organisasi Tukang ...	
2.2. organisasi dan struktur tukang ...	14
2.2.1. konsep tukang ...	15
2.2.2. latarbelakang tukang ...	16
2.2.3. proses pembelajaran tukang ...	18
2.2.4. hubungan dan interrelasi sesama tukang ...	23
 BAB 3	 29
Pengeluaran dan Pemasaran	
3.2. boroh dan tenaga kerja ...	31
3.3. pembayaran upah ...	33
3.4. model ...	36
3.5. pengusaha ...	37
3.6. mobiliti tukang bot ...	39
3.7. peranan tukang dalam meleng- kapkan alatan untuk bot ...	41
3.8. tempahan dan kos pengeluaran ...	42
3.9. analisa an kos pengeluaran ...	
 BAB 4	 52
Perkembangan Pertukangan dan Sambutan Tukang terhadap Teknologi Modern	
4.2. kemajuan teknologi ...	

BAB 5	Konklusi	
5.2.	'Taboo' dalam pertukangan membena bot	59
5.3.	Anggapan tukang terhadap kerjanya di masa depan	60
LANPIRAN A		63
LANPIRAN B		66
REFERENSI		68

PENGHARGAAN.

Dalam menyiapkan Latihan Ilmiah ini saya benar-benar terhutang budi kepada banyak pihak-pihak yang terlibat, baik individu-individu atau pun badan-badan yang tertentu yang banyak memberikan pertolongan baik secara langsung atau pun tidak. Atas jasa dan budi baik ini, terima kasih saja yang dapat saya rakamkan.

Saya juga benar-benar berterima kasih kepada penyelia saya, Associate Professor Dr. A. Kahar Bador yang telah banyak memberi teguran dan tunjuk ajar serta membimbing saya dari mula hinggalah ke-akhir kajian ini. Saya percaya tanpa tenaga dan masa yang di curahkan oleh beliau, sudah tentu kajian ini tidak dapat di siapkan dalam bentuk yang begini rupa.

Kepada tukang-tukang bot di Pulau Duyong, Kuala Trengganu juga, saya ucapkan terima kasih terutama atas sambutan dan keterangan yang di berikan semasa kajian ini di jalankan. Begitu juga kepada Ketua Kampung Pulau Duyong yang telah bersusah payah memberikan pertolongan yang bukan sedikit.

Terima kasih juga saya sampaikan kepada badan-badan yang berikut: Pejabat Daerah Kuala Trengganu; Pejabat Kastam dan Eksais Di Raja, Kuala Trengganu; Limbungan Mara; Pejabat Perikanan Negeri Trengganu dan juga pihak Majuikan Kuala Trengganu.

Banyak lagi mereka yang telah memberikan pertolongan kepada saya, tetapi tidak dapat saya paparkan di sini satu persatu. Kepada mereka juga saya ucapkan terima kasih.

Akhir sekali saya ingin sampaikan terima kasih saya kepada saudari Siti Fatimah yang sudi menyiapkan latihan ini di-peringkat menaip.

penulis.

SINOPSIS:

Kesedaran untuk mengetahui dan menganalisa setiap aktibiti dan gerak-gerak ekonomi masyarakat Melayu khas nya telah sememangnya wujud di sanubari bukan saja masyarakat itu sendiri tetapi juga oleh bangsa-bangsa asing. Ini dapat di perhatikan dengan kajian-kajian yang telah di buat oleh Swift, Firth, dan lain nya.

Latihan Ilmiah ini merupakan satu lagi kesedaran yang sama untuk mengetahui sedikit sebanyak latar belakang serta struktur dan organisasi sosial dan ekonomi tukang-tukang bot Melayu tradisi di Pulau Duyung, Trengganu. Di samping ia nya merupakan sebagai satu latihan ilmiah, kajian ini sekurang-kurangnya dapat memberikan gambaran am tentang kehidupan mereka sebelum nya, kini, dan di masa yang akan datang. Tujuan-tujuan kajian, skop, dan bagaimanakah kajian ini di jalankan diterangkan dalam Bab 1 yang merupakan sebagai bahagian pengenalan.

Untuk mengetahui pertukangan ini secara jelas, sejarah awal pembinaan dan pertukangan ini adalah perlu di ketahui, begitu juga lah dengan struktur dan organisasi nya. Latar belakang tukang-tukang sendiri juga menjadi bahan diskusi yang menarik. Segala-gala ini di bincangkan dalam Bab 2 kajian ini.

Dalam Bab 3 pula, di bincangkan pula konsep-konsep pengeluaran dan pemasaran bot. Ini termasuk lah faktor-faktor pengeluaran secara tradisional, mobiliti dan peranan tukang-tukang dalam menyiapkan sesebuah bot. Upah pembantu-pembantu tukang (anak-anak) juga di bincangkan dalam bab ini. Begitu juga dengan cara-cara tempahan yang di jalankan oleh penempah-penempah.

Pertukangan secara tradisi ini telah mengalami proses perkembangan dari banyak segi seperti perkembangan dari segi teknikal dan jenis-jenis nya mengikut peredaran masa, dan keperluan.

Ini di jelaskan dalam Bab 4. Unsur-unsur teknologi permulaan juga di bincangkan secara ringkas didalam bab ini.

Bab 5 merupakan bab penutup untuk merangkumi segala aspek an dan juga membincangkan anggapan tukang sendiri terhadap pertukangan nye di masa-masa yang akan datang.

University of Malaya

DAFTAR JADUAL D E GEMPAJ.

maka surat

Jadual 1 : Penduduk Mukim Pulau-pulau	7
Jadual 21 : Klasifikasi umur tukang-tukang dan bilangan yang terlibat	16
Jadual 22 : Pembahagian tukang-tukang mengikut penerimaan pelajaran formal	18
Jadual 2Va: Pengelasan tukang atas dasar tingkat pelajaran formal	19
Jadual 2Vb: Pembahagian tukang-tukang mengikut kebolehan membaca dan menulis	19
Jadual V : Puncak pembelajaran tukang	22
Jadual VI : Hubungan tukang dengan lama tempuh menjadi tukang	22
Jadual VII : Pengambilan tenaga kerja oleh tukang- tukang bot	30
Jadual VIII: Pendapatan pekerja-pekerja membuat bot di Pulau Duyong	32
Jadual IX : Sumber-sumber modal dalam pembinaan bot tradisi	33
Jadual X : Analisa an mobiliti tukang- tukang bot	38

Gambiran-jah

A : Luncas bot (pendayon sila).....	40
B : " " (" ").....	40

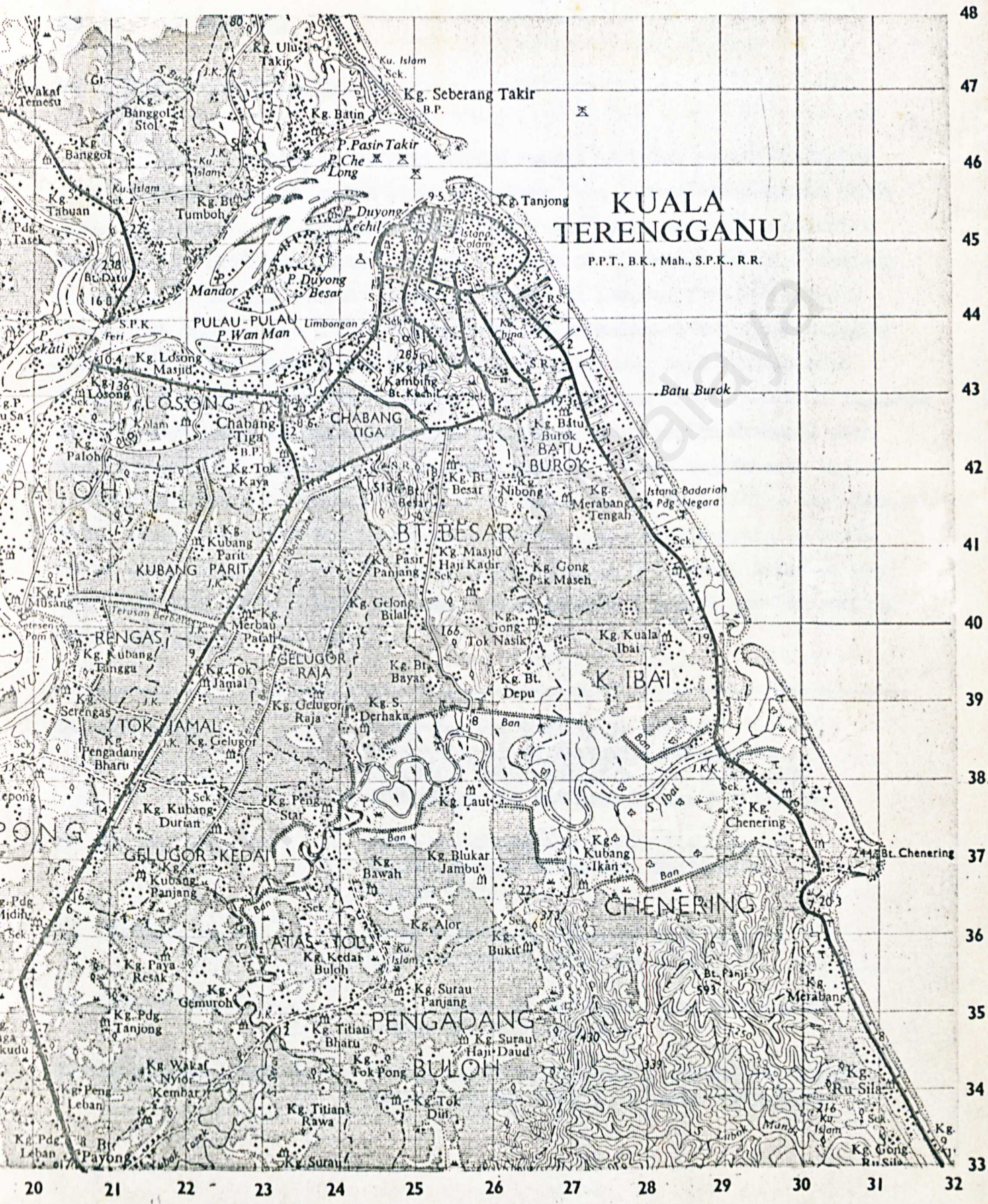


Gambar 1 : Satu daripada bangsal 'tempat Menimbal'
di Pulau Duyong.

KUALA TERENGGANU

Keping No. 38

a 7



butan dari Keping 38 (Siri Standard)

Sekil 1 Inchi 1 Batu

Di-chetak dengan kebenaran Pengarah Pemetaan Negara, Malaysia. Hakcipta Kerajaan terpelihara.

BAB I. PENGANTARAN

1.1. Tujuan Dan Bidang Kajian

Kajian keatas masyarakat Melayu secara am telah pernah dilakukan oleh pengkaji-pengkaji keatas perkara-perkara yang bersangkutan dengan perubahan masyarakat. Di antaranya ialah oleh Swift¹ yang mengkaji masyarakat Melayu dalam lingkungan Adat Perpatih dan juga oleh Mazidah Zakaria² tentang perubahan sosial dan ekonomi serta susunannya di Kampong Changkat Larang, Perak. Di samping itu terdapat lagi satu kajian mengenai kehidupan nelayan-nelayan di Pantai Timur Tanah Melayu dengan kadar yang agak lengkap oleh Firth³. Nampaknya sejak ke belakang ini kajian yang khusus mengenai kegiatan ekonomi masyarakat Melayu selain dari perikanan tidak begitu diminati oleh pengkaji-pengkaji asing mau pun tempatan sendiri. Namun begitu satu kajian tentang perahu-perahu muatan (cargo boat) telah pernah juga dibuat oleh Gibson Hill⁴ dalam tahun 1948 dan pembinaan-pembinaan kapal oleh Warrington Smith dalam tahun 1920⁵. Walau pun begitu kajian yang agak lengkap, belum pernah wujud oleh pengkaji-pengkaji tempatan. Atas kesedaran inilah penulis memilih tajuk ini sebagai tajuk kajian.

-
- | | |
|------------------------|---|
| 1. Swift M.G. | Malay Peasant Society in Jelebu
London School of Economics Monographs
on Social Anthropology No.29, University
of London, The Anthlone Press, N.Y (1965) |
| 2. Mazidah Zakaria | Susunan Ekonomi dan Sosial Kg.Changkat
Larang, Perak, Tesis M.A. Universiti
Malaya ('67). |
| 3. Firth, Raymond | Malay Fisherman, Their Peasant Economy
Butler & Tanner Ltd. London (1946). |
| 4. Gibson-Hill C.A. | "Cargo Boats of the East Coast of Malaya"
Jmbas Vol.XXII, Pt.III. |
| 5. Warrington Smith H. | "Boats and Boat Building in Pulau Peninsula"
Journal of the society of Arts - May,1920. |

Semenanjung Tanah Melayu telah mengalami perubahan ekonomi yang pesat sejak pertengahan abad ke 19 hingga kini. Perubahan-perubahan ini baik secara langsung atau tidaknya telah membawakan perubahan kepada penyusunan semula ekonomi dan sosial masyarakat. Dengan perubahan-perubahan ini, perusahaan-perusahaan kemahiran tradisi yang dijalankan secara kecil-kecilan seperti perusahaan batik telah meningkat kepada taraf yang lebih maju. Begitu juga halnya dengan perusahaan tembaga dan perak.

Tetapi dalam pertukangan membuat kapal kayu secara tradisi pula, keadaan yang menarik telah berlaku. Walau pun perusahaan ini telah dimajukan oleh pihak Kerajaan (khususnya pihak MARA), tetapi perkembangan pertukangan ini yang dijalankan oleh tukang-tukang secara tradisi masih terus berkembang.

Tujuan utama kajian ini ialah untuk melihat kenapa proses ini tidak terus dapat dihapuskan atau kalau tidak pun dikurangkan sedikit, atau pun digantikan dengan cara moden¹ keseluruhannya. Walau pun ianya merupakan satu tajuk yang menarik tetapi tidak diberi perhatian yang berat oleh pengkaji-pengkaji. Jadi dengan penulisan yang agak khusus ini memungkinkan penulis untuk memaparkan sedikit sebanyak tentang susunan sosial dan ekonomi tukang-tukang yang terlibat dalam perusahaan ini. Penerusan secara tradisi ini ialah disebabkan adanya proses perwarisan kemahiran yang diturunkan dari satu jenerasi kepada jenerasi yang baru. Dengan ini proses perusahaan ini dapat diteruskan sejak zaman berzaman.

Atas dasar ini satu hipotesis telah dibuat yaitu sistem perwarisan lebih penting dari satu organisasi khas yang baru untuk meneruskan satu-satu tradisi (pertukangan kapal secara tradisi khususnya). Kawasan Pulau Duyong dijadikan kawasan kajian disebabkan di sini merupakan kawasan pembinaan kapal

1. Istilah 'moden' yang digunakan oleh penulis di sini ialah untuk menunjukkan pembinaan dengan menggunakan alat-alatan yang menggunakan kuasa elektrik, dan 'tradisi' pula banyak menggunakan tenaga manusia.

kayu secara tradisi yang terbesar di Trengganu dan dapat mewakili seluruh kawasan-kawasan lain. Tambahan pula terdapatnya tukang-tukang kapal dari kawasan-kawasan lain yang datang bertukang ke sini. Ini mungkin disebabkan kedudukannya yang strategik dan istimewa yaitu di muara Sungai Trengganu dan adanya tukang-tukang mahir yang ramai.

Bidang kajian ini meliputi aspek-aspek bagaimanakah kemahiran (skill) bertukang ini diturunkan dari generasi ke generasi yang lain walaupun pada mulanya melalui cara 'cuba-cuba ikut'¹ sahaja. Di samping itu penulis juga mengutarakan bagaimana sistem pembelian alat-alat (tools), barang-barang (materials) yang diperlukan dalam proses pembinaan kapal, sistem jual beli dan juga sistem penempahan membuat bot yang dijalankan. Seterusnya apa yang menjadi bidang kajian penulis ialah hubungan sesama tukang itu sendiri serta pendapatan mereka secara am. Sebagai rumusan kepada bidang kajian ini penulis adalah meliputi susunan sosial dan ekonomi tukang-tukang kapal kayu tradisi di kawasan Pulau Duyong serta siapakah mereka-mereka yang terlibat dalam perusahaan itu.

1.2. Cara-Cara Kajian Dijalankan

Pulau Duyong terbahagi kepada tiga kawasan yang diasingkan antara satu dengan lainnya oleh 'alur-alur'², yaitu Duyong Kecil, Duyong Besar dan Pulau Ketam. Walau pun begitu pentadbirannya adalah di bawah seorang Ketua Kampong yang menetap di Duyong Besar. Walau pun seorang Ketua saja bagi ketiga-tiga kampong tapi masalah dan kesulitan dalam urusan pentadbiran jarang timbul dan ini telah ditegaskan sendiri oleh Ketua Kampong.

-
1. Istilah ini digunakan oleh penduduk-penduduk di Trengganu untuk menunjukkan bila mereka cuba mempelajari sesuatu perkara tanpa cara pelajaran yang formal tetapi meniru apa yang dibuat oleh orang lain.
 2. 'alur' merupakan sistem saliran kecil yang biasanya berpunca dari sungai-sungai

Harus juga ditegaskan di sini bahawa tumpuan kajian adalah kepada Duyong Besar sahaja kerana di sinilah kawasan pembinaan kapal yang banyak sekali dari dua kampung lagi dengan penduduk yang ramai. Perlu juga dinyatakan bahawa segala bahan-bahan yang didapati adalah semasa lawatan penulis sendiri yang dijalankan semasa cuti penggal ketiga Universiti 1974 antara bulan March dan May.

Terdapat 3 cara yang sering digunakan untuk mendapatkan bahan-bahan:

- (i) menggunakan 'questionnaires'
- (ii) dengan cara pemerhatian penulis sendiri semasa lawatan
- dan (iii) temuramah yang tidak resmi dengan anggota-anggota dan mereka-mereka yang terlibat baik secara langsung atau tidak, yang mana dapat menjelaskan penerangan yang didapati dari peserta-peserta.

Dari ketiga-tiga cara yang digunakan ini, cara pertama yang menggunakan 'questionnaires' merupakan cara yang kerap dan sering digunakan dan dengan cara inilah penulis mendapat banyak bahan yang dapat diterangkan secara rajah-rajah dan analisa yang konkrit. Tetapi tidak pula dinafikan kepentingan cara-cara pemerhatian dan temuramah yang tidak resmi. Sebabnya ialah boleh dikatakan keseluruhan bahan-bahan dan keterangan yang dapat dibuat dalam kajian ini adalah hasil dari kombinasi ketiga-tiga cara kajian yang telah dijalankan dan diterangkan di atas.

1.3. Kesulitan dan Masaalah Yang Dihadapi.

Masaalah yang utama dan yang paling jelas sekali yang dihadapi semasa menjalankan kajian ialah untuk mendapatkan keterangan-keterangan yang betul dari peserta-peserta. Keterangan bukan sahaja tidak tepat tetapi kadangkala tidak langsung bersangkutan dengan soalan yang dikemukakan. Ini terbukti dalam hal-hal yang bersangkutan dengan pendapatan dan gaji yang dibayar kepada pekerja-pekerja, tabungan dan simpanan serta dalam pemilihan harta. Keadaan ini

mungkin menyebabkan penganalisaan yang tidak begitu tepat. Misalnya jika ditanya tentang berapakah simpanan bulanan, jawapan yang diterima ialah,

"Tak ada, habis kerja, habis duit, cuma cukup-cukup makan sahaja".

Dengan ini jawapannya, tentulah tak ada apa-apa yang dapat dianalisa oleh pengkaji.

Walaupun begitu ini dapat diatasi dengan bertanyakan kepada jiran-jiran dan teman-teman sekerja yang tahu tentang keadaan yang agak lebih tepat sedikit, walau pun terpaksa mengambil masa yang panjang.

Tentang masalah perbelanjaan pula, tidak dapat dibuat rumusan disebabkan tiadanya kira-kira baik secara ringkas sahaja manapun secara detailnya. Tentang gaji pekerja-pekerja atau penolong-penolong tukang pula yang dijalankan oleh tukang-tukang kapal¹, kadar yang tinggi akan diberikan oleh tukang-tukang, tetapi sebaliknya jika ditanyakan kepada pembantu-pembantu tukang, kadar yang lebih rendah diperolehi. Tiadanya persemaan tentang gaji ini boleh menimbulkan kesulitan juga dalam proses penganalisaan.

Lagi satu kesulitan yang dihadapi ialah untuk menemui ketua-ketua tukang sendiri. Berlakunya keadaan ini ialah kerana mereka-mereka ini jarang berada di bengkel atau di rumahnya semasa lawatan dijalankan sebab tugas-tugas persendirian di Kuala Trengganu. Biasanya tugas-tugas ini berkaitan dengan penempahan-penempahan kapal. Jadi dengan ini keterangan dari mereka sendiri tentang perusahaannya tidak begitu mudah didapati. Walaupun keadaan ini tidaklah begitu menyeluruh tapi ianya tetap juga menjadi satu kerumitan dalam menjalankan kajian ini terutama dalam menentukan proses tempahan dan harga yang ditetapkan serta pengurusan secara am. Ini adalah disebabkan ketua tukang saja merupakan orang yang benar-benar mengetahui keadaan yang sebenar dan

1. Konsep tukang dan pembantu tukang akan diterangkan kemudian secara mendalam.

boleh dipertanggungjawabkan.

1.4. Latar Belakang Geografi Kawasan

1.4. 1. Kawasan secara am.

Pulau Duyong merupakan sebuah pulau yang terletak betul-betul di muara Sungai Trengganu. Tertaklok kepada mukim pulau-pulau dengan keluasannya 1760 ekar¹ dan Pulau Duyong sendiri merupakan kombinasi tiga kawasan kampung yang dipisahkan oleh alur-alur yang berpunca dari Sungai Trengganu sendiri. Dari ketiga-tiga kawasan ini, Duyong Besar dengan keluasannya 800 ekar merupakan kawasan yang paling penting bukan sahaja sebab penduduk yang ramai tetapi juga mempunyai aktiviti-aktiviti ekonomi yang baik berbanding dengan kawasan-kawasan yang lain.

Secara amnya tanah-tanah di sini adalah datar tetapi tidak sesuai untuk bercucuk tanam disebabkan tanah yang berpasir. Ianya sedikit sesuai untuk kelapa. Penyesuaian ini ialah disebabkan oleh pengaruh-pengaruh air pasang-surut dan masin-tawar².

Pekan yang paling hampir ialah bandar dan ibu negeri Trengganu sendiri yaitu Kuala Trengganu. Bandar ini dipisahkan dari Pulau Duyong ini oleh Sungai Trengganu dengan kadar jarak kurang lebih $\frac{1}{2}$ batu sahaja. Perhubungannya dengan bandar adalah dengan menggunakan bot penambang berinjil dalam yang berulang alik khas untuk tujuan ini. Bot-bot yang digunakan di sini kebanyakannya dibuat di Pulau Duyong ini juga secara tradisi oleh tukang-tukang tempatan. Jadi kerana ini tidak hairanlah

-
1. sumber asas dari Pejabat Daerah, Kuala Trengganu.
 2. bila air pasang, pengaruh laut (air masin) diterima oleh pulau ini dan bila surat kembali tawar airnya.

mengapa tidak terdapatnya kenderaan (e.g. motosikal dan motekar) di Pulau Duyong ini. Mereka yang mampu mempunyainya pun terpaksa menyimpannya di Kuala Trengganu.

1.4. 2. Penduduk

Secara am kepadatan penduduk di kawasan ini tidaklah begitu tinggi. Ini dapat dijelaskan dengan bilangan dan nisbah yang berikut: Kawasan 1760 ekar dan mengikut banci penduduk 1970, mukim pulau-pulau mempunyai penduduk seramai 3351 orang (lelaki dan perempuan), iaitu panjang 2 orang/ekar. Kesemuanya terdiri dari orang-orang Melayu. Penjelasan yang agak lebih mendalam dapat ditunjukkan dalam Jadual I di bawah ini:

Jantina	Bangsa				Jumlah
	Melayu	India	China	Lain	
Laki-Laki	1603	-	-	-	1603
Perempuan	1743	-	-	-	1748
Jumlah	3351	-	-	-	3351

Jadual I. Penduduk Mukim Pulau-Pulau 1970¹.

Dari rajah di atas didapati tidak seorang pun terdapat bangsa lain daripada Melayu yang tinggal di Mukim Pulau-Pulau ini. Dan lagi satu yang jelas ialah penduduk perempuan lebih tinggi nisbahnya dari bilangan lelaki. Ini menyebabkan kurangnya tenaga boroh terutama dalam perusahaan yang memerlukan tenaga manusia yang banyak seperti bertukang.

1. Banci Penduduk dan Perumahan Malaysia 1970 (dengan kebenaran Pejabat Daerah, Kuala Trengganu).

Tetapi semasa lawatan dibuat oleh pengkaji di Pulau Duyong Besar terdapat satu keluarga Eropah yang tinggal buat sementara waktu dengan tujuan menunggu 'siap perahu tempahannya'. Keluarga ini tidak dimasukkan ke dalam bilangan penduduk yang dibanci.

1.4. 3. Pekerjaan.

Penduduk-penduduk Pulau Duyong pada keseluruhannya menjalankan berbagai-bagai pekerjaan yang berlainan bergantung kepada kemampuan masing-masing. Kebanyakannya adalah bekerja sendiri dan kenyataan ini dibuat berdasarkan kepada bilangan yang bekerja sendiri lebih ramai dari mereka yang bekerja dengan Kerajaan. Dari apa yang didapati semasa kajian dijalankan bilangan yang bekerja dengan Kerajaan adalah seperti berikut: terdapat seorang kelulusan dari University Azhar, Mesir yang dilantik sebagai Timbalan Mufti Trengganu, dua(2) orang sebagai guru, tiga(3) orang Kerani dan seorang sebagai Budak Pejabat. Dengan ini didapati seramai tujuh (7) orang sahaja yang terlibat dengan pekerjaan makan gaji dengan Kerajaan. Selain dari mereka ini, penduduk-penduduk Pulau Duyong menjalankan kerja-kerja samada nelayan, perniagaan runcit persendirian, di bandar dan di kampung sendiri, berulang alik menjual sayur dari bandar ke pekan ini. Tetapi pekerjaan yang jelas ialah pekerjaan bertukang bot secara tradisi, yang mana ini merupakan pemustahan kajian.

Pekerjaan ini secara amnya dapat menampung kegiatan ekonomi serbilangan penduduk saja di Pulau ini berbanding dengan bilangan penduduk keseluruhan¹. Tetapi walaupun bilangan yang terlibat dalam perusahaan ini adalah kecil, secara 'over-view', didapati pekerjaan ini sebagai mewakili penduduk secara keseluruhan dan sebagai pekerjaan yang paling penting di Pulau Duyong. Ini memandangkan kepada bengkel-bengkel atau 'bangsal menimbal' yang terletak di sepanjang pantainya yang menghadap ke bandar Kuala Trengganu yang senang dilihat dari jauh.

1. Bilangan yang terlibat ialah 66 orang berbanding dengan keseluruhan penduduk 3351 orang.

Bilangan penduduk yang terlibat secara langsung dalam pertukangan ini ialah seramai 66 orang¹, yang terdiri dari 20 orang ketua tukang dan 46 orang pembantu tukang.

1.4. 4. Pentadbiran dan Perkhidmatan awam

Pulau Duyong adalah termasuk ke dalam kawasan pentadbiran Mukim Pulau-Pulau. Mukim ini mempunyai seorang penghulu yang tinggal di luar dari kawasan Pulau Duyong ini. Walau pun begitu kawasan Pulau Duyong yang terdiri dari tiga buah kampung yaitu Duyong Kecil, Duyong Besar dan Pulau Ketam ini diletakkan di bawah awasan seorang Ketua Kampung yang menetap di Duyong Besar.

Segala-gala urusan yang berhubung dan berkaitan dengan pentadbiran serta pemerintah diserahkan kepada ketua kampung untuk diajukan kepada pihak atasan. Kerana ini Ketua Kampung lebih dianggap sebagai 'Penghulu' oleh penduduk-penduduk di sini. Begitu juga dengan gelaran-nya - dikenali sebagai 'Tok Penghulu'. Kata-kata dan nasihat Ketua Kampung akan menjadi ikutan dan tidak pernah dibangkang. Ini menunjukkan sifat ketaatan yang terdapat di kalangan seluruh penduduk di sini. Dengan ini dapatlah dikatakan bahawa Ketua Kampung merupakan tokoh yang paling berpengaruh di kawasan ini.

Sebagai contoh dapatlah diperhatikan apabila timbulnya pertikaian-betweeen kecil. Biasanya ini dapat diselesaikan sesama sendiri, tapi jika tidak berhasil, Ketua Kampung akan menjadi 'orang tengah' atau 'pendamai'. Ini adalah disebabkan adanya semangat persaudaraan sebangsa yang timbul kerana keseluruhan penduduk di sini terdiri dari satu bangsa saja yaitu bangsa Melayu. Di samping itu didapati kurang lebih 70% anggota masyarakat mempunyai tali kekeluargaan antara satu dengan lain.

1. data ini didapati semasa kajian dijalankan dari March - May, 1974.

Pertalian ini adalah disebabkan secara keturunan darah (consanguinity) atau persemendaan (afinity) seperti perkahwinan. Keadaan ini ujud disebabkan amalan (walaupun tidak semestinya diikuti) yang menggalakkan perkahwinan secara 'endogamous', yaitu perkahwinan sesama sendiri dalam kawasan tertentu (between people within the same area). Penggunaan 'endogamous' di sini ialah tentang lokalitinya saja bukanlah di dalam keluarga. Akibatnya mereka sesama penduduk di Pulau ini 'berkeluarga' baik secara keluarga 'dekat' atau pun keluarga 'jauh'.

Kemudahan awam.

Di sini terdapat sebuah Balai raya yang dibena oleh Kerajaan di bawah Skema Rancangan Pembangunan Luar Bandar, yang mana menjadi berkumpul penduduk jika ada apa-apa ceramah atau penerangan, juga tempat memungut hasil-hasil tanah (tapi biasanya hasil atau cukai tanah dibayar terus di Pejabat Daerah, Kuala Trengganu).

Di samping itu terdapat sebuah Sekolah Kebangsaan untuk menampung pelajaran rendah kebangsaan kanak-kanak di Pulau ini, walaupun ada setengah-setengah ibubapa menghantar anak-anak mereka ke sekolah-sekolah di seberang (Kuala Trengganu). Walau pun sekolah ini terletak di Duyong Besar tapi ianya bertujuan untuk kegunaan keseluruhan kanak-kanak di ketiga-tiga kampung secara am.

Di sini juga terdapat sebuah surau, untuk berjemaah bagi penduduk ketiga-tiga kampung di samping menjadi madrasah belajar membaca Al-Quran yang dikelolakan oleh Ketua Kampung sendiri. Masjid ini juga terletak di Duyong Besar.

Pondok talipon awam juga didapati di sini, tetapi bekalan elektrik belum dimasukkan. (walau pun ura-ura untuk memasokkannya telah lama dan tiang-tiang telah pun dipasang sejak 3 tahun yang lepas.) Begitu juga dengan bekalan air paip. Penduduk-penduduk di sini masih menggunakan sumber air dari perigi. (walau pun terletak di tengah-tengah Sungai Trengganu, tapi air sungai tidak dapat digunakan disebabkan masin akibat pengaruh laut).

2.1. Sejarah Awal Pembinaan Bot

Sejarah telah membuktikan bahawa penduduk-penduduk di Pantai Timor Tanah Melayu khususnya Kelantan dan Trengganu merupakan mereka yang mahir dalam pertukangan (craftsmanship). Tapi yang menjadi persoalannya ialah bilakah kemahiran bertukang ini didapati oleh mereka. Ujudnya tradisi kemahiran ini tidak dapat dipastikan dengan tepat, tapi apa yang jelas ialah ianya telah wujud sejak dulu-dulu lagi dan masih berterusan hingga ke masa ini.

Dari satu sumber, ada mengatakan bahawa punca awal tradisi ini (pertukangan di Trengganu dan Kelantan) adalah dari kebudayaan Khmer. Ini dijelaskan oleh M.C. Sheppard dalam artikelnya "A Short History of Trengganu"¹.

Jika ini benar, bermaknalah kemahiran pertukangan yang terdapat di Trengganu, khasnya dalam pembinaan bot-bot di Pulau Duyong (kawasan kajian) adalah berasal dari tradisi² luar. Adakah ini benar? Ini mungkin dapat dijelaskan kiranya kajian dan siasatan yang lanjut dan mendalam dibuat.

Dari keterangan-keterangan yang didapati dari tukang-tukang di Duyong sendiri yang tidak dapat diketahui dengan tepat dari manakah bermulanya kemahiran yang diterima sebagai tradisi warisan bertukang. Tetapi setakat yang didapati ialah kenyataan bahawa ianya merupakan warisan dan diturunkan dari satu

1. Sheppard M.C.

"A Short History of Trengganu"

JMBRAS Vol.XXII, Pt.III, 1949

".....the exceptional talent as craftsmen for which the Malays of Trengganu and Kelantan have long been famous may in part be due to Khmer influence both before and after the builders of Angkor were over-run by the Thais in 1292".

2. Tradisi di sini bolehlah disifatkan sebagai kebudayaan atau pengaruh (terutama tentang kemahiran bertukang).

generasi kepada generasi baru. Kenyataan ini diperkukuhkan lagi oleh C.A. Gibson-Hill (September, 1948) dalam artikelnya "Cargo Boats of the East Coast of Malaya"¹.

Walau bagaimana pun dapatlah dikatakan bahawa pembinaan bot di Trengganu merupakan satu kemahiran tradisi yang disebabkan oleh keperluan yang terdesak dan kedudukannya yang strategik dan sesuai. Di samping itu juga terbentuknya tempat pembinaan (walaupun secara kecil-kecilan dan tidak resmi di peringkat awal) yang juga disebabkan oleh sistem pengangkutan air yang merupakan cara pengangkutan yang mutlak dan terpenting di masa itu. Jadi tidak hairanlah kenapa jalan laut atau sungai (khususnya penggunaan bot - "perahu") merupakan pengangkutan terpenting. Ini telah dijelaskan oleh Gibson-Hill dalam artikel yang sama seperti di atas tadi².

Dari sinilah dapat dibuat tanggapan bahawa disebabkan oleh perhubungan darat yang tidak begitu baik untuk pengangkutan membuatkan jalan air digunakan dengan meluas sebagai ganti. Tambahan pula disebabkan kebanyakan penduduk-penduduk di masa dulu tinggal di tepi dan muara sungai. Dengan ini sudah tentulah tidak begitu perlu sistem pengangkutan yang kompleks untuk perhubungan ke kawasan pedalaman (internal areas).

1. Gibson-Hill C.A.

"Cargo Boats of the East Coast of Malaya",
JMBRAS, Vol.XXII, Pt.III, 1949.

"There is no systematic account of the locally built boats in use on the coasts of the Malay Peninsula. The greater part of the published data occurs in a paper by it. Warrington Smyth, in the Journal of the Society of Arts (1902: 570 -582), but this author did not attempt a comprehensive survey".

2. Gibson-Hill C.A. -ibid -

"Sea transport is an extremely important feature of communications on the East Coast of Malaya. A large proportions of the population is settled on or near the river mouths, and the road system is still poorly developed".

Perusahaan membuat bot ini tidak begitu terkenal sebelum tahun 1940an.

Ketika itu tukang-tukang hanya memumpukan kepada usaha-usaha membuat perahu-perahu kecil seperti Sekoci, Kolek, Kuel, Bedor dan Sampak Stok¹ yang digunakan khas oleh penduduk-penduduk untuk kegunaan sendiri. Kebiasaannya ialah untuk mudak ke hulu dengan tujuan menjalankan perniagaan kecilan dengan penduduk di pendalaman seperti garam, ikan dan lainnya.

Pembinaan perahu yang lebih kompleks telah menyusul kemudian yang juga diusahakan oleh tukang-tukang yang sama dan sistem pembinaan yang sama². Ini bermula dengan pembinaan perahu yang lebih besar (perahu layar) yang boleh memuat muatan hingga 200 pikul. Jenis ini dikenal dengan nama "Perahu Besar" dan "Perahu Layar" mengikut istilah tempatan (gambarajah dilampirkan)

Pembinaan bot-bot berinjin hanya bermula di akhir tahun-tahun 40an, bila "injin sangkut" dan "injin dalam"³ diperkenalkan.

Sejak adanya bot-bot yang menggunakan injin ini kemajuan pertukangan bot meningkat dan bangsal-bangsal untuk 'menimbal'⁴ bot didirikan di tempat-tempat yang agak paling strategik. Dengan penambahan tempat ini bererti menambahkan bilangan tukang yang terlibat dalam pertukangan ini.

Dari pengalaman yang telah lama ada dan keperluan kepada bot-bot yang lebih besar dan injin yang lebih tinggi kuasanya meningkat tukang-tukang di sini telah secara terus menceburkan diri untuk membina bot-bot yang lebih besar dengan kuasa injin yang lebih.

-
1. Gambarajah jenis-jenis perahu ini dilampirkan.
 2. Cara yang dimaksudkan ialah dengan menggunakan alat-alat tradisi dan cara pembinaan tradisi.
 3. "injin sangkut" ialah injin yang diletakkan di belakang bot; "injin dalam" pula diletakkan terus di dalam bot secara tetap.
 4. membina dan membaiki.

Dilihat dari segi perkembangan pembinaan bot ini, didapati bahawa satu 'trend' yang sentiasa menuju kepada kemajuan dari masa ke semasa adalah jelas. Kerani ini berkemungkinan besar tukang-tukang mempunyai masa depan yang baik jika keadaan yang begini tidak berubah.

2.2. Organisasi Dan Struktur Tukang-Tukang Bot.

2.2. 1. Konsep tukang-tukang

Dipandang sepintas lalu konsep tukang merupakan satu istilah yang enteng. Mereka yang menjalankan kerja dan yang terlibat dalam pembinaan (di sini khasnya pembinaan bot) adalah boleh dan layak dipanggil tukang. Tapi keadaan yang berlainan berlaku di Pulau Duyong (kawasan kajian) dalam pembinaan bot tentang konsepsi serta istilah tukang.

Terdapat dua istilah dan pengertian tentang tukang di Pulau Duyong iaitu: Tukang dan 'Awak-Awak'.¹ Beberapa perbezaan timbul dari kedua-dua istilah ini walaupun pada hakikatnya mereka bergantung hidup kepada aktiviti ekonomi yang sama yaitu membina bot.

Tukang atau 'kepala tukang' adalah mereka yang bertanggungjawab terhadap segala hal dan urusan pembinaan bot. Tugas-tugas yang ada menyeluruh walaupun tidak secara resmi. Tukang merupakan pemodal (kalau tiada tempahan) dan terpaksa menghadapi risiko dalam pembinaan. Dia juga merupakan pengurus, yaitu dalam segala urusan dan tempahan, kepada tukanglah yang bertanggungjawab dalam menetapkan harga, perjanjian-perjanjian dengan penempah dan menguruskan soal gaji dan bayaran kepada pekerja-pekerja yang dibawahnya. Jadi di sini dapatlah dikatakan bahawa tugas 'tukang' adalah menyeluruh dan meliputi segala aspek dalam pembinaan kapal dari pada mula merangka bot hingga siap.

1. Awak: loghat Trengganu yang bermaksud pengikut atau lebih tepat sebagai pembantu.

Taraf tukang adalah taraf kemahiran yang mempunyai pengalaman yang bukan mengambil masa yang singkat. Tapi pengalaman-pengalaman serta kemahiran yang ditimbun tambah menjadikan kemahiran ini semakin meningkat untuk menjangkau ke taraf-taraf 'tukang'. Pengalaman yang didapati ini pada mulanya secara ikut-ikutan dan warisan dari generasi sebelumnya, serta dipraktikkan dari masa ke masa.

'Awak-Awak' secara keseluruhannya pembinaan bot adalah bergantung besar kepada gulungan ini. Awak-Awak inilah yang bertanggungjawab untuk mengerjakan pertukangan atas arahan 'tukang'. Mereka ini diberi gaji¹ oleh tukang dengan kadar yang ditentukan.

Setengah dari awak-awak ini bekerja cuma untuk mencari pengalaman untuk menjalankan perusahaan pembinaan persendirian dan ini telah dinyatakan sendiri oleh mereka. Di samping itu harus juga ditegaskan bahawa gulungan inilah yang merupakan tenaga boroh yang paling hakiki dalam proses pembinaan dan dari apa yang didapati sulungan ini merupakan yang paling ramai sekali (secara perbandingan dengan 'tukang'). Ini dapat dinyatakan dalam kajian yaitu dari 66 sampel yang digunakan, 46 darinya atau 70% daripada keseluruhan mereka yang terlibat dalam kerja pembinaan sehari-hari.

Penggantungan awak-awak kepada kegiatan ekonomi pembinaan bot ini tidaklah seratus peratus atau sepenuhnya. Ada setengah-setengahnya yang menjalankan kegiatan lain (seperti nelayan) pada sesuatu masa tertentu. Walaupun begitu mereka sendiri mengakui bahawa kerja bertukang itu merupakan pekerjaan utama mereka.

-
1. asas dan kadar gaji akan dibincangkan kemudian.

2.2. 2. Latarbelakang' tukang'

Dari apa yang didapati keseluruhan tukang-tukang bot di kawasan kajian adalah berasal dari Pulau Duyong itu sendiri atau lebih tepat dikatakan anak tempatan. Ini dapat diperhatikan dari data yang telah diperolehi secara kajian. Daripada 20 orang tukang-tukang bot di kawasan kajian 17 orang adalah dari Pulau Duyong itu sendiri (termasuk Pulau Ketam) dan cuma terdapat 3 orang saja yang datang dari daerah lain yang menjalankan pertukangan di Duyong. Jadi tidak hairanlah jika dikatakan bahawa monopoli perusahaan-perusahaan tradisi bot ini adalah dilakukan oleh tukang-tukang di Pulau Duyong. Memang ini telah menjadi kenyataan dan tidak dapat dinafikan.

Dari segi umur, keseluruhan tukang adalah di antara 40 - 60 tahun, walaupun ada seorang yang dianggap terkecuali secara kajian yaitu seorang tukang yang berumur 70 tahun lebih. Tetapi sebaliknya pembantu tukang biasa (awak), terdapat mereka-mereka yang masih di lingkungan umur 20an dan 30an. Sebagai klasifikasi umur yang jelas dapat dirumuskan seperti jadual di bawah.

Umur Tukang	Bil.	%
40 - 49	10	50%
50 - 59	4	20%
60 - 69	5	25%
70 ke atas	1	5%

Jadual II: Klassifilasi umur tukang dan bilangannya yang terlibat^{*}

Dari jadual di atas didapati separuh daripada tukang-tukang yang

* Jadual ini tidak menunjukkan senarai dan bilangan awak (pembantu tukang)

terlibat dalam pembinaan bot secara tradisi ini adalah berumur antara 40 - 49 tahun, 4 orang sahaja atau 20% berumur antara 50 - 59 tahun dan 5 orang antara 60 - 69 tahun. Di samping itu, sebagaimana telah dinyatakan terdapat seorang tukang yang berumur 70 tahun; dan ini merupakan satu pengecualian daripada kebiasaan.

Disamping itu perlu juga dinyatakan bahawa satu fenomena tentang perusahaan ini ialah keseluruhan tenaga kerja yang terlibat dalam proses pembinaan adalah dari kaum lelaki. Tidak ada seorang pun perempuan yang baik secara langsung atau tidak langsung melibatkan diri. Untuk penjelasan yang lebih lanjut, pertanyaan-pertanyaan telah diajukan kepada tukang-tukang dan sebagai hasilnya pengesahan tentang tidak adanya kaum perempuan telah diperolehi. Sebab-sebab yang dapat dianggap sebagai rumusan tidak dapat dibuat. Tapi dari keterangan tukang sendiri, sebab utamanya ialah 'sudah cukup tenaga lelaki yang diperlukan malah sudah lebih dari cukup'. Atas andaian apa kenyataan ini dikeluarkan, tidaklah dapat dipastikan.

Memandangkan mungkin berlaku 'bias' dari lelaki saja, keterangan-keterangan telah juga cuba didapati dari pihak perempuan. Jawapan yang dapat dipaparkan di sini ialah 'memang sejak dulu-dulu lagi, kaum perempuan tidak pernah terlibat, jadi kalau dilakukan juga, ini mungkin sudah melanggar tradisi'. Jadi apa yang dapat dirumuskan ialah bahawa sistem tradisi dan norma-norma serta adat masih lagi kuat bertapak di kalangan masyarakat di tempat kajian ini walaupun tidak begitu jelas kelihatan. Dan disamping itu terdapat lagi satu methode lama yaitu, kaum perempuan tidak harus menjalankan kerja-kerja yang berat-berat, masih berleluasa dan ini juga menjadi lagi satu sebab kenapa keseluruhan pekerjaan pertukangan ini dimonopoli oleh kaum lelaki saja. Kerana itu boleh dikatakan keseluruhan perempuan menjalankan kerja tangan (handcrafts) yang mudah-mudah dan ringan saja. Sebagai contoh ialah menjalankan pertukangan membuat terendak¹ dari

-
1. 'terendak' ialah sejenis topi dari daun mengkuang yang berbentuk 'kun' yang digunakan oleh nelayan dan petani.

mengkuang, topi mengkuang dan beg-beg yang juga dari mengkuang, di samping tugas biasa sehari-hari di rumah. Segala hasil keluaran ini dipasarkan samada melalui 'orang tengah' yang mengambilnya secara borong atau pun dijual terus kepada pengguna di pasar Kuala Trengganu. Di samping itu terdapat 3 orang perempuan yang menjalankan kedai barang-barang keperluan harian (runcit) di kawasan kajian dan apa yang menarik ialah terdapatnya seorang perempuan yang menjalankan kerja menjaja sayur-sayor yang dibeli dari pasar Kuala Trengganu ke Pulau ini dengan menggunakan perahu bersendirian.

Namun demikian terdapat sekurang-kurangnya lima (5) orang 'tenaga boroh' yang masih belum layak untuk bekerja, kanak-kanak berumur 14 - 16 tahun. Agak menghairankan juga kenapa perkara ini boleh terjadi. Tetapi hakikat sebenar membuktikan bahawa itu bukanlah satu pekerjaan tapi sebagai pertolongan kepada bapa khaunya atau saudara-saudara amnya. Dan mereka-mereka ini tidak dikelaskan sebagai 'tenaga boroh' atau pekerja yang terlibat dalam perusahaan.

2.2. 3. Proses pembelajaran tukang

Sebilangan besar tukang-tukang bot di Pulau Duyong ada menerima pelajaran yang formal (sekolah kerajaan). Tetapi keseluruhan darinya tidak ada yang meneruskan pelajaran selepas darjah lima. Di samping itu dua (2) orang dari jumlah sampel (20) atau 10% hanya sampai ke darjah empat. Lima orang pula atau 20% tidak menerima apa-apa pelajaran formal langsung. Ini dapatlah ditunjukkan seperti dalam jadual III.

taraf pelajaran	Bilangan tukang	Peratus %
menerima pelajaran	15	75
tidak menerima apa-apa pelajaran.	5	25
Jumlah:	20	100

Jadual III: Pembahagian tukang-tukang mengikut ada tidaknya menerima Pelajaran Formal.

Dari jadual di atas didapati dari 20 orang tukang yang digunakan sebagai sampel kajian 15 orang menerima pelajaran dan 5 orang lagi (25%) tidak langsung menerima apa-apa pelajaran.

Walaupun begitu diakui bahawa keseluruhannya boleh membaca tulisan jawi termasuk kelima-lima orang yang tidak menerima pelajaran formal tadi. Ini ialah kerana pelajaran Quran yang menggunakan tulisan Arab. Begitu juga dengan nombor (angka), keseluruhannya juga mengakui dapat mengenal dan menulis angka-angka.

Untuk analisa yang agak lebih detail tentang pembelajaran tukang ini dapat ditunjukkan dengan jadual IV.

Pencapaian pelajaran formal tertinggi	Bil. tukang	Peratus %
tidak bersekolah	5	25
tamat darjah 4	2	10
tamat darjah 5	13	65
Jumlah	20	100

Jadual IV (a): Penjelasan tukang atas dasar tingkat pelajaran tertinggi dicapai.

Kebolehan	Bilangan tukang	Peratus* %
membaca + menulis roman	9	45
membaca roman	15	75
membaca + menulis Jawi	16	80
membaca Jawi	30	100
mengetahui + menulis angka	20	100

Jadual (b): Pembahagian tukang mengikut kebolehan membaca dan menulis
(*Peratus ini adalah dari keseluruhan tukang).

Dari Jadual IV (b) dapat diperhatikan bahawa 9 orang atau 45% dari keseluruhan tukang tahu dan boleh membaca dan menulis roman (rumi) dan di samping itu terdapat 15 orang (75%) boleh cuma membaca roman¹. Di samping itu terdapat 16 orang atau 80% yang tahu membaca dan menulis Jawi dan 20 orang yaitu (keseluruhan tukang-tukang boleh membaca Jawi serta tahu menulis angka. Didapati kekerapan (mean)nya ialah dalam mengenali dan menulis angka.

Kebolehan mengenali dan boleh menulis angka adalah paling penting dalam proses perusahaan pembinaan ini. Kepentingan ini wujud kerana timbulnya konsep pengukuran untuk menentukan sesebuah bot yang akan dibina. Ini telah diakui bahawa keseluruhan ukuran yang digunakan adalah mengikut sistem ukuran kaki - inchi. Ini lebih-lebih lagi penting disebabkan pembinaan di sini tidak menggunakan pelan yang tertentu. Segala rupa bentuk untuk bot itu cuba dinyatakan kepada tukang dengan perkataan sahaja. Ketidadaan pelan dan bolehmenyiapkan bot sepertimana yang diperlukan oleh penempah merupakan satu-satu yang agak menarik perhatian. Tetapi ini adalah kenyataan dan cara inilah yang dijalankan sejak zaman berzaman.

Walaupun begitu tidaklah dapat dinafikan ada diantara mereka yang boleh dan sanggup menjalankan perusahaan pembinaan atas dasar dan pelan yang disediakan. Ini terbukti dengan adanya satu tender untuk membina 30 buah bot untuk nelayan yang dibuat oleh pihak MAJU IKAN (pelan dilampirkan). Tetapi tukang-tukang di sini tidak sanggup membenanya memandangkan harganya yang agak rendah. Tender ini telah diterima oleh sebuah syarikat pembinaan yang besar di Trengganu yang bertempat di Rumada, Marang.

Ini menunjukkan bahawa satu analisa yang teliti telah dibuat sebelum satu-satu keputusan dicapai oleh tukang-tukang tradisi di sini.

-
1. Dan mereka mengakui bahawa pembacaannya sudah agak sukar kecuali tulisan taip.

Di sini timbul satu persoalan, bagaimanakah pengetahuan tukang didapati oleh tukang-tukang dalam hal yang demikian (tidak boleh baca). Ini juga merupakan kajian yang penting; dan dari apa yang didapati, tidak ada pun diantara tukang-tukang yang mendapat latihan aparantis¹ dari mana-mana badan. Persoalan ini hanya dapat dijawab dengan konsep tradisi tak formal yang diturunkan oleh generasi terdahulu; yang mana akan dibincangkan di bawah.

Pembelajaran tradisi (warisan)

Pembelajaran secara tradisi atau warisan ini merupakan cara pembelajaran tidak formal yang penting bagi kebanyakan malah keseluruhan tukang-tukang. Secara istilah terus-menerus tradisi ialah penerimaan dan pemberian pengetahuan, pendapat atau kemahiran dari generasi kepada generasi baru². Di samping itu perlu juga ditegaskan bahawa ini bukanlah merupakan sistem pembelajaran formal bagi tukang-tukang.

Walaupun bagaimana pun tradisi ini memainkan peranan yang maha penting dan keadaan ini dapat diperhatikan dari jadual V. Tradisi ini dapat pula dibahagikan kepada bahagian-bahagian tertentu dan secara am dibahagikan kepada dua yaitu:

- i) tradisi warisan dari bapa
- ii) tradisi bukan warisan, yaitu yang didapati dari orang lain (tukang-tukang yang telah dianggap sebagai mahir).

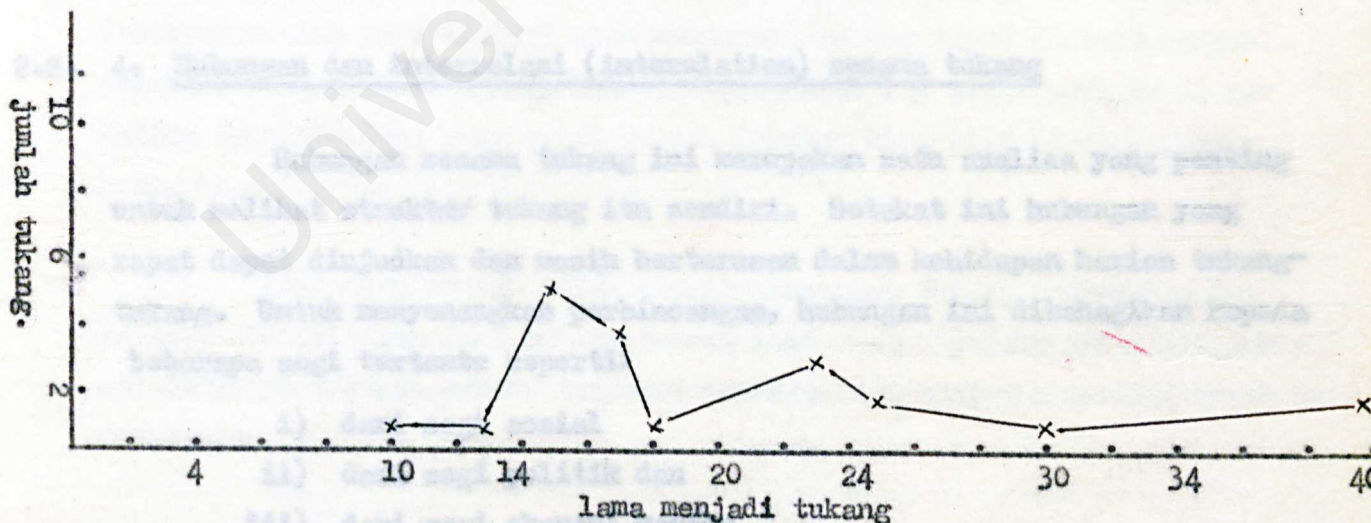
Tetapi ternyata bahawa cara pertama (i) adalah lebih besar jumlah dan pengaruhnya untuk diwarisi.

-
1. Apparantis: latihan praktikal permulaan yang intensif dibawah kelolaan badan-badan tertentu seperti pihak pemerintah.
 2. Funk & Wagnalls: "tradition" transimition of knowledge, opinions, doctrins, customs, practices etc. from generation, originally by word or mouth and by example."
Standard Dictionary of the English Language, International Edition.

Punca tradisi bertukang	bilangan tukang	Peratus %
1. bapa	11	55
2. bapa saudara	3	15
3. datuk	2	10
4. tukang lain	4	20
Jumlah	20	100

Jadual V; Punca Pembelajaran Bertukang tukang-tukang bot

Daripada 20 orang tukang, 11 orang (55%) menerima tradisi warisan dari bapa mereka sendiri, dan jumlah majoriti ini sudah cukup untuk membuktikan bahawa dalam kemahiran pertukangan (tukang-tukang bot khususnya) peranan dan pengaruh bapa memainkan peranan yang penting dalam jiwa anaknya (tukang yang ada sekarang). Seterusnya seramai 3 orang (15%) dari tukang-tukang menerima tradisi bertukang dari bapa saudaranya dan 2 orang (10%) menerima kemahiran dari warisan datuk sendiri. Jadi di sini diper-tegohkan lagi bahawa warisan memainkan peranan yang penting. Di samping itu tidaklah dapat dinafikan bahawa ada juga tukang-tukang yang tidak menerima kemahiran dari orang-orang tua mereka. Ini dapat dinyatakan dengan adanya 4 orang (20%) tukang yang menerimanya dari tukang-tukang lain (rojok jadual VI).



Jadual VI: Hubungan tukang dengan lama tempuh menjadi tukang

Dari taburan di atas dapat diperhatikan angkerap (mean) lama tempuhnya menjadi tukang¹ di kalangan tukang-tukang bot di Pulau Duyong ialah antara 15 - 17 tahun; dan masa ini sudah cukup lama dibandingkan dengan umur mereka. Ini bermakna mereka mula menceburkan diri dalam lapangan ini semasa berumur 20an tahun saja. Keadaan ini masih berlaku dan berterusan di kalangan awak-awak yang terdapat di sini.

Sebagai analisa seterusnya dari jadual di atas, didapati 1 orang (5%) tukang yang bertukang sejak 10 tahun lepas, dan jumlah ini sama dengan yang telah bertukang selama 13 tahun dan 18 tahun, dan begitu juga dengan 30 tahun. Tukang-tukang yang telah bertukang selama 15 tahun lepas merupakan jumlah paling ramai dari jumlah semua iaitu 5 orang (25%); 4 orang (20%), tukang yang berpengalaman selama 17 tahun. Seorang (5%) tukang bot di sini merupakan tukang yang paling lama sekali terlibat dalam perusahaan ini yaitu selama 40 tahun.

Dari sini dapatlah dibuat keputusan bahawa untuk mencapai taraf 'tukang', masa yang panjang dan pengalaman yang banyak adalah sangat-sangat diperlukan. Untuk ini tukang-tukang telah membuat pemilihan yang teliti untuk menentukan siapakah yang harus dilatih sebagai pembantunya dari awak-awak. Asas-asas pemilihan dan cara-cara penentuannya akan dibincangkan dalam tajuk tersendiri kemudian.

2.2. 4. Hubungan dan interrelasi (interrelation) sesama tukang

Hubungan sesama tukang ini merupakan satu analisa yang penting untuk melihat struktur tukang itu sendiri. Setakat ini hubungan yang rapat dapat diwujudkan dan masih berterusan dalam kehidupan harian tukang-tukang. Untuk menyenangkan perbincangan, hubungan ini dibahagikan kepada beberapa segi tertentu seperti:

- i) dari segi sosial
- ii) dari segi politik dan
- iii) dari segi ekonomi mereka

1. tempuh adalah sehingga masa kajian dijalankan 1974.

yang mana ketiga-tiganya akan dibincangkan secara ringkas satu persatu-nya.

Hubungan dari segi Sosial

Interaksi sosial memainkan peranan yang penting dalam meng-
hubungkan tukang sesama tukang di kawasan ini. Kemungkinan besar ialah
kerana kawasan ini masih mendokong kepada adat dan kepercayaan serta
norma-norma sosial (social norms) dengan kuatnya. Di samping itu ialah
kerana mereka menganggap diri mereka keseluruhannya tergolong kepada
satu kelas sosial yang sama atas dasar pembahagian kelas. Dengan ini
geraklaku mereka adalah seragam (homogenous) dan inilah yang menjadi
sebagai alat komunikasi yang am sehari-hari.

Kebenaran tentang ini tidak dapat dinafikan kerana ianya ter-
nyata dari pendapat tukang itu sendiri yang mengatakan dirinya dan tukang-
tukang lain adalah mendokong cita-cita dan semangat yang sama untuk hidup
harmoni, menjalankan aktiviti yang sama untuk keperluan asas dan tidak ada
sebab mengapa seseorang tukang harus dibezakan dengan tukang yang lain.

Hubungan antara satu dengan lain adalah rapat dan ini dapat di-
lihat terutama dalam masa sama-sama menjalankan proses pembinaan bot.
Kekurangan alat yang dialami oleh seseorang tukang dapat diatasi dengan
meminjamnya dari tukang yang lain. Perhubungan ini masih berlaku di ka-
langan tukang-tukang yang tidak begitu lengkap alat-alat (tools) pertu-
kangannya.

Lagi satu contoh ialah semasa seseorang tukang menuramkan bot
ke air. Pertolongan dari tukang-tukang lain adalah paling jelas hinggalah
ada ketika-ketikanya mereka terpaksa meninggalkan kerjanya sendiri untuk me-
nolongnya.

Perhubungan yang begini rapat adalah amat sukar untuk dianalisa-
kan tetapi apa yang nyata ialah kerana penduduk yang tidak begitu ramai
di kawasan itu yang membuatkan masing-masing begitu kenal mengenal antara
satu dengan lainnya. Dengan ini mengujudkan hubungan bersemuka (face to
face relationship) yang nyata.

Di samping itu juga disebabkan adanya persamaan yang nyata dari segi bangsa, agama, kepercayaan dan adat menyebabkan hubungan dari segi sosial antara tukang sesama sendiri menjadi begitu rapat sekali, malah keseluruhan tukang seolah-olah mempunyai hubungan kekeluargaan antara satu dengan lain. Walau pun ini tidak benar keseluruhannya tapi 70% kebenarannya dapat dibuktikan. Pendapat-pendapat mereka sendiri merupakan sebagai asas utama dalam menentukan perkahwinan seseorang di kawasan ini. Secara ringkas dikatakan kerana sistem perkahwinan yang endogamous menyebabkan hubungan seseorang individu dengan individu lain diikat oleh tali kekeluargaan samada dari segi keturunan atau ikatan perkahwinan (consequinity and affinity).

Hubungan dari segi Politik

Politik dalam ertikata yang luas juga memainkan peranan yang tidak kurang pentingnya dalam menentukan hubungan antara seorang dengan seorang yang lain dalam masyarakat. Beginilah juga keadaan yang berlaku di kawasan kajian khususnya di kalangan tukang bot yang menjadi objek kajian ini.

Pertamanya diambil politik dari segi partai pemerintah. Kebiasaannya, jika setiap orang mempunyai ideologi partai yang sama akan mempunyai ikatan dan hubungan yang erat dalam partai. Inilah apa yang telah dan masih berlaku di kalangan tukang-tukang bot di Pulau Duyong kerana ideologi partai yang sama yaitu UMNO, menyebabkan setiap tukang berhubung dengan baik antara satu dengan lainnya.

Di samping itu diperhatikan pula dari segi pentadbiran. Sebagaimana telah dinyatakan awal-awal lagi bahawa pentadbiran di sini adalah di bawah seorang ketua kampung yang disegani. Jadi kata-kata beliau adalah kata yang jarang ditentang dan nasihatnya merupakan nasihat yang tidak sia-sia. Atas dasar ini ketua kampung dapat mengawal ketenteraman dan hubungan baik penduduk-penduduk di kawasan ini.

Dari dua contoh di atas sudah jelas betapa hubungan yang rapat antara tukang dapat diwujudkan atas landasan dan dasar politik dan pentadbiran di Pulau Duyong.

Hubungan dari segi ekonomi

Di samping sosial dan politik, ekonomi juga merupakan satu-satunya yang memainkan peranan yang penting dalam menentukan hubungan sesama tukang di kawasan ini. Kepentingan-kepentingan atau kegiatan ekonomi yang sama secara langsung dapat mengekalkan stabiliti perhubungan antara individu dalam masyarakat.

Keadaan yang demikianlah yang berlaku di Pulau Duyong di kalangan tukang-tukang bot. Masing-masing mempunyai dan mengamalkan kegiatan ekonomi yang sama untuk hidup - yaitu membina bot. Dengan ini tiap-tiap orang tukang akan secara langsung berbincang dan membicarakan hal-hal tentang kegiatan mereka. Dari sini dapat merapatkan jalinan hubungan dalam masyarakat.

Walaupun begitu tidaklah dapat dinafikan kadangkala wujud sedikit konflik kecil. Tapi ianya tidak memberi kesan kepada stabiliti masyarakat. Konflik ini timbul semasa ada penempah-penempah yang datang untuk tujuan menempah bot. Setiap tukang akan cuba menarik penempah itu kepadanya dengan cara-cara tersendiri (sebagai contoh merendahkan harga). Tetapi apabila tempahan selesai, konflik yang ditimbulkan tadi hilang begitu saja.

Di samping itu juga disebabkan oleh pendapatan mereka yang tidak begitu luas jarang antara satu dengan lainnya menyebabkan mereka mempunyai kedudukan ekonomi yang sama. Dengan ini mengujudkan rasa muhibbah dan kekitaan (*esprit de corps*) yang kuat. Ini berkaitan pula dengan kedudukan sosial yang sama dan kait mengait antara satu dengan lain.

Sebenarnya faktor sosial, politik dan ekonomi merupakan faktor yang lengkap-melengkapi antara satu dengan lain untuk menjalankan hubungan antara tukang di samping mengekalkan solidariti dan stabiliti dalam masyarakat.

BAB III

PENGELUARAN DAN PEMASARAN

Dalam bab ini akan dibincangkan konsep pengeluaran secara am termasuk (faktor-faktor yang mempengaruhi dan terlibat dalam proses pengeluaran seperti modal, boroh dan lainnya (khususnya dalam proses pembinaan bot). Juga termasuk dalam bab ini ialah cara-cara tempahan, pembinaan dan pasaran bot.

3.1. Pengeluaran

Dalam perbincangan berikut akan diberikan tentang bagaimana pengeluaran bot dijalankan di Pulau Duyong, dengan penekanan keatas faktor-faktor pengeluaran¹. 'Pengeluaran' secara amnya ialah satu proses atau aktiviti mengeluarkan barang yang dapat memenuhi kehendak-kehendak manusia. Ini dijelaskan oleh Allan J. Braff dalam bukunya 'Micro Economic Analysis'².

Di samping itu C.E. Fergusan pula memberikan keterangan yang sama yaitu pengeluaran adalah ciptaan satu-satu barang untuk memenuhi keperluan manusia juga³. Dari sini dapatlah dibuat keputusan dan rumusan bahawa 'pengeluaran' adalah satu proses dimana manusia menggunakan faktor-faktor pengeluaran tertentu seperti modal, boroh dan lain-lain faktor pengeluaran untuk mengeluarkan satu-satu barang melalui proses tertentu untuk memenuhi keperluan manusia juga.

Jadi secara langsungnya pembinaan dan perusahaan bot di Pulau Duyong Trengganu telah menepati segala rupa konsep di atas tadi dan dapatlah dianggap sebagai satu proses pengeluaran - pengeluaran bot untuk keperluan manusia.

1. faktor-faktor pengeluaran yang dimaksudkan ialah modal, boroh, tanah dan pengusaha (capital, labour, land and entepremiership).

2. Braff, A.J. :

Macro economic Analysis

Wiley International Edition, 1969

".....production is any process or activity that adds to utility"

3. Fergusan C.E :

Micro economic theory

Irwin-Dorsey Limited - U.S.A. 1972

"....production as "the creation of utility where utility meant" the ability of good to satisfy a human want".

Dalam proses pengeluaran ini apa yang harus dan mesti diperhatikan dalam perbincangan ialah faktor-faktor pengeluaran itu sendiri dan bagaimana ianya dikaitkan dengan tukang. Jadi disini perbincangan adalah lebih bercorak ekonomikal tapi tujuan asal masih lagi kekal yaitu bagaimanakah proses pengeluaran ini dapat meletakkan seseorang tukang dalam kategori dan struktur yang tertentu. Kaitan yang sebegini agak lebih jelas jika dibincangkan faktor-faktor pengeluaran satu per satu yang terdiri dari tanah, modal, boroh dan pengusaha dan kemudian dikaitkan dengan tukang. Tetapi dalam perbincangan berikut, cuma tiga faktor saja yang akan lebih diberatkan kecuali tanah. Ini adalah kerana difikirkan bahawa faktor tanah tidak begitu memainkan peranan yang penting di kawasan ini atas andaian ianya cukup dan tidak menimbulkan apa-apa masalah dalam membuat analisa seterusnya. Di kawasan ini harus juga dijelaskan, tidak pernah mengalami kesulitan dalam kekurangan tanah, yang pada anggapan ahli-ahli ekonomi merupakan masalah yang tidak kurang pentingnya dalam membincangkan tentang proses pengeluaran (production) satu-satu barang tertentu. Kerana inilah faktor ini tidak dibincangkan dengan lengkapnya. Walaupun begitu bukanlah dinafikan bahawa faktor tanah tidak penting dalam proses pengeluaran pertukangan membuat bot di sini.

3.2. Boroh atau Tenaga Kerja

Boroh atau tenaga kerja merupakan faktor yang penting dalam perusahaan pengeluaran. Borohlah yang bertanggungjawab dalam pembinaan terutama bagi perusahaan-perusahaan yang lebih memerlukan tenaga manusia dari jentera-jentera. Perkara inilah juga yang berlaku dalam perusahaan membuat bot secara tradisi di Pulau Duyong ini. Telah dinyatakan secara ringkas dalam bab sebelumnya bahawa tenaga boroh yang dimaksudkan di sini ialah tukang-tukang dan pembantu-pembantu tukang atau 'awak-awak' dan mereka inilah sebenarnya yang menjadi kajian sebenar oleh penulis.

Secara amnya boroh atau tenaga kerja adalah mereka yang terlibat dalam perusahaan untuk pengeluaran dengan pulangan (returns) yang tertentu yaitu upah. Sebagaimana telah dinyatakan dalam bab yang telah lepas bahawa boroh dalam perusahaan membuat bot di sini terdiri keseluruhannya dari kaum lelaki. Di sini termasuklah tukang dan pembantu tukang (awak-awak).

Setiap tukang biasanya mempunyai beberapa orang pembantunya atau 'awak'. Tetapi ada juga tukang-tukang yang langsung tidak mempunyai 'Awak'. Atau pun lebih tegas dinyatakan bahawa mereka bekerja bersendirian. Setakat ini tidak ada tukang-tukang yang menggunakan tenaga boroh lain yang lebih dari 6 orang. Tetapi kebanyakan dari mereka hanya mempunyai hanya 2 orang pembantu saja. Ini dapat dijelaskan dalam jadual di bawah.

Jadual VII: Pengambilan tenaga kerja oleh tukang bot

T/Kerja yang digunakan	bil.tukang terlibat	Jumlah tenaga kerja	Peratus %
6	2	12	10
5	2	10	10
4	-	-	-
3	1	3	05
2	9	18	45
1	3	3	15
-	3	-	15
Jumlah	20	46	100%

Dari jadual di atas didapati bahawa 2 orang tukang menggunakan 6 orang tenaga kerja lain atau 10% dari jumlah tukang, 2 orang (10%) yang menggunakan 5 tenaga kerja lain. Di samping itu tidak ada seorang pun tukang yang mengambil 4 orang tenaga kerja lain di samping dirinya sendiri.

Penggunaan boroh seramai 2 orang saja adalah menjadi lumrah dan ini dapat dilihat dari jadual di atas yaitu seramai 9 orang atau 45% dari keseluruhan tukang. Ini bermakna di satu-satu bengkel itu terdapatnya hanya 3 orang pekerja saja yang terdiri dari seorang tukang dan dua (2) orang pekerjanya. Seterusnya terdapat 3 orang tukang yang menggunakan cuma seorang tenaga boroh; dan 3 orang

lagi tukang tidak menggunakan tenaga boroh langsung selain dari dirinya sendiri. Biasanya tukang yang sedemikian menjalankan kerja dengan modal yang tidak begitu banyak dan penempahnya pula tidak memerlukan botnya dengan segera. Tukang yang sedemikian biasanya dapat menyiapkan dua buah bot dalam masa setahun.

Harus juga diingat bahawa sebagaimana telah dinyatakan mula-mula lagi bahawa tukang-tukang bot itu sendiri juga dianggap sebagai tenaga boroh. Ini adalah kerana mereka juga terlibat dan berkerjasama dalam perusahaan membina bot bersama-sama dengan boroh dan tenaga kerja lain. Tetapi biasanya tukang-tukang yang mempunyai lebih dari 2 orang pekerja tidak bekerja di bengkelnya sepanjang masa seperti tenaga kerja lain malah mereka menjalankan aktiviti lain seperti menjalankan bot penambang yang berulang-alik dari Kuala Trengganu ke Pulau Duyong atau urusan tempahan dengan penempah-penempah. Ini mengikut mereka adalah untuk menambahkan pendapatan sampingan di samping pendapatan dari hasil membuat bot. Walaupun begitu perbincangan boroh atau tenaga kerja dalam proses pengeluaran ini tidaklah dianggap lengkap kalau tidak dikaitkan dengan faktor modal dan pengusaha. Sebabnya ialah kesemua faktor-faktor itu adalah berkaitan antara satu dengan lainnya.

Namun begitu satu perkara yang penting dalam membincangkan faktor boroh ini ialah pulangan dari hasil kerjanya (efforts) - yaitu upah.

3.3. Pembayaran upah

Upah dibayar oleh tukang-tukang dengan kadar yang ditentukan atas dasar kemahiran dan pengalaman kepada setiap pembantunya. Lebih mahir dan berpengalaman seseorang boroh itu lebih tinggi upah yang akan diberikan oleh tukang. Tetapi secara puratanya (average) upah bagi seseorang pembantu tukang adalah \$2.50 dan \$6.50 sehari. Kebiasaannya bayaran diberi di setiap hujung minggu tetapi ada setengahnya tidak mempunyai tempuh tetap untuk membayar 'gaji' pekerja.

Dari tinjauan kajian dan analisa yang dibuat, jadual yang seperti di bawah dibentuk sebagai rumusan untuk menerangkan pendapatan (upah) oleh pekerja-pekerja yang dibayar oleh tukang sehari.

Jadual VIII: Pendapatan (upah) Pekerja/Boroh membuat bot di Pulau Duyong.

upah yang dibayar (sehari)	Bil. Pekerja	Peratus [*] %
kurang \$3.00	3	6.5
\$3.00 - \$4.00	4	8.5
\$4.00 - \$5.00	6	13.5
\$5.00 - \$6.00	14	30.5
\$6.00 dan lebih	19	41.0
Jumlah	46	100%

* Peratus dibuat kepada digit pertama yang hampir.

Dari jadual di atas didapati sejumlah 3 orang pekerja dari 46 orang semuanya mendapat upah sebanyak kurang dari \$3.00 sehari. Mereka ini terdiri dari pekerja-pekerja yang baru menceburkan diri dalam pekerjaan bertukang ini. Di samping itu mereka juga tidak mempunyai apa-apa pengalaman berkenaan dengan perusahaan bertukang ini. Jadi kepadanya diserahkan kerja-kerja yang senang-senang seperti mencuci dan memotong papan yang digunakan dan menebuk lubang untuk memasukkan pasak¹. Di samping kerja ini mereka memarahatkan dan memberi pertolongan jika perlu kepada pekerja-pekerja lain. Inilah cara bagaimana kemahiran bertukang didapati oleh tukang-tukang bot.

4 orang (8.5%) mendapat bayaran antara \$3.00 - \$4.00 sehari dan 6 orang (13.5%) menerima upah antara \$4.00 dan \$5.00 sehari. Seterusnya kebanyakan tukang

1. pasak: ialah kayu kecil yang dibulatkan, guna merapatkan papan sebagai ganti 'nut' dan sekera besi.

mendapat gaji/upah lebih dari \$5.00 sehari. Ini dapat diperhatikan bahawa 14 orang (30.5%) dari pekerja mendapat \$5.00 - \$6.00 dan 19 orang (41.0%) mendapat lebih dari \$6.00 sehari. Satu keadaan yang terkecuali berlaku di kalangan tenaga kerja ini ialah perlantikan seorang yang dipercayai oleh tukang menjadi 'orang harapan'nya yang mana orang inilah mengendalikan arahan-arahan kiranya tukang tidak ada di bengkel perusahaan. Orang harapan tukang ini diberi elaun yang lebih dari pekerja biasa walaupun kemahiran dan pengalaman yang sama; dan bertindak sebagai 'tukang' dengan arahan-arahan yang telah diatur oleh tukang terlebih dahulu. Pemilihan 'orang harapan' ini biasanya ialah dari keluarga rapat tukang-tukang sendiri juga. Walaupun begitu ia masih sebagai seorang pekerja dalam perusahaan tersebut.

3.3. Modal

Di samping tanah dan boroh, modal merupakan faktor pengeluaran yang utama. Modal yang dimaksudkan di sini termasuklah alat-alat (tools) untuk menjalankan kerja dan wang juga.

Dalam perusahaan ini modal yang berupa wang adalah lebih diberatkan dari alat-alat yang digunakan. Bagaimana tukang mengendalikan dan membahagikan modal dalam proses pengeluaran ini merupakan objek kajian yang mutlak.

Modal dalam pembinaan bot di sini yang digunakan dapatlah diklasifikasikan kepada beberapa bahagian seperti simpanan persendirian, dari keluarga, dari penempah dan juga pinjaman. Secara jadual untuk menunjukkan berapa ramai tukang-tukang yang terlibat dalam tiap-tiap jenis modal itu adalah seperti berikut

Sumber modal	Bil. tukang	Peratus %
simpanan persendirian	6	30
simpanan + keluarga	1	5
simpanan + penempah	12	60
pinjaman	1	5
Jumlah	20	100

Jadual IX : Sumber-sumber modal dalam pembinaan bot tradisi di Duyong

Dalam jadual IX, dapat diperhatikan bagaimanakah tukang-tukang bot mendapatkan sumber-sumber modal untuk membina bot. Modal-modal ini merupakan sebagai asas permulaan pembelian bahan-bahan (materials) yang diperlukan dan juga untuk membayar upah pekerja-pekerja (jika tukang-tukang menggunakan pembantu). Tanpa modal permulaan ini sudah tentu pembinaan sesebuah bot tidak dapat dijalankan.

Dari analisa yang dibuat didapati empat (4) jenis punca/sumber modal telah digunakan oleh tukang-tukang. Ini dapat dirumuskan sebagai berikut:-

1. Simpanan persendirian: Simpanan ini adalah pendapatan yang dikumpulkan dari kerja-kerja lain sebelum menceburkan diri dalam pembinaan kapal sebagai tukang. Di sini terdapat seramai 6 orang tukang (30%) yang menggunakan sumber ini sebagai sumber modal permulaan mereka.
2. Simpanan dan dari keluarga: Cuma seorang tukang saja yang menggunakan modal dari sumber simpanan sendiri dan dari bantuan keluarganya. Konsep keluarga di sini tidaklah terbatas kepada keluarganya sendiri, keluarga sebelah perempuan atau isterinya juga (mertua) digulungkan kepada bantuan dari keluarga tukang.
3. Simpanan sendiri ditambah dengan wang pendahuluan dari penempah bot: Sumber modal inilah yang paling lumrah dijalankan oleh tukang-tukang bot di sini. Seramai 12 orang (60%) dari tukang-tukang menggunakan sumber modal dari kategori ini untuk memulakan perusahaan masing-masing. Biasanya pendahuluan yang diberikan oleh penempah ialah $\frac{1}{3}$ daripada harga bot keseluruhannya. Jadi dengan modal ini ditambah dengan simpanan sendiri yang telah sedia ada, tukang-tukang dapat memulakan perusahaan dan dengan wang modal itu juga digunakan untuk membayar upah/gaji pekerja-pekerja.

Dari analisa di atas dapatlah diambil keputusan bahawa sebahagian besar tukang-tukang bot di sini bergantung kepada wang pendahuluan dari penempah-penempah untuk dijadikan sebagai modal dalam permulaan pembinaan bot.

4. Pinjaman: Modal jenis ini tidak banyak digunakan oleh tukang-tukang bot di Pulau Duyong. Pinjaman yang dimaksudkan di sini ialah dari pihak Kerajaan. Hanya seorang (5%) sahaja tukang yang mendapat pinjaman dari Bank Bumiputera, Kuala Trengganu sebagai modal untuk pembinaan kapal. Kurangnya jumlah tukang mendapat pinjaman ini kerana beberapa faktor¹. Pertamanya ialah kerana sudah ada punca dan sumber-sumber lain untuk mendapatkan modal. Kerana ini tidak ada gunanya lagi membuat pinjaman. Lagi pun mengikut seorang tukang,

"susah hendak membayar balik dan dikenakan bunga pula"

Kerana ini inisiatif untuk membuat pinjaman tidaklah begitu meluas di kalangan mereka.

Di samping itu lagi satu sebab mengapa tiadanya tukang-tukang yang membuat pinjaman untuk dijadikan modal ialah kerana tidak mengetahui adanya badan-badan yang dapat memberikan pinjaman kepada mereka. Ini adalah berkaitan dengan sistem hubungan sosial yang kurang antara mereka dengan masyarakat yang lebih besar.

Kalaupun ada yang mengetahui adanya badan-badan peminjam, cagaran tidak dapat diberikan kepada badan-badan itu. Keadaan ini adalah jelas sebabnya setiap kali peminjaman dibuat oleh mana-mana pihak, cagaran yang berupa harta (seperti tanah) adalah diperlukan oleh badan peminjam.

Dari keempat sumber modal yang digunakan oleh tukang-tukang bot itu dapat dirumuskan bagaimanakah struktur atau susunan ekonomi tukang-tukang. Ini dapat dijelaskan bahawa tukang-tukang bot yang menggunakan modal persendirian merupakan mereka yang lebih tinggi taraf ekonomi dari tukang-tukang lain. Sebabnya ialah kemampuannya membayar gaji/upah pekerja, beli alat atau bahan-bahan(materials)

1. faktor-faktor ini dinyatakan sendiri oleh tukang yang terlibat semasa temuramah dijalankan oleh penulis.

untuk pembinaan di samping untuk keperluan hariannya sendiri. Keadaan ini membezakan cara hidup seorang tukang dengan tukang lain dalam masyarakat.

3.4. Pengusaha (entrepreneur).

Pengusaha dapatlah dikatakan sebagai seseorang yang menggabungkan keseluruhan faktor pengeluaran, menganalisa pengeluaran dan menggunakan pusingan modal untuk membesarkan perusahaan dan segala keuntungan adalah kepunyaannya sendiri sahaja.

Dari definisi yang telah diberikan tidaklah dapat dinafikan jika dikatakan bahawa tukang-tukang bot adalah sebagai pengusaha juga. Ini ialah kerana inisiatif yang dimainkan dalam pengurusan pembinaan. Di samping sebagai pengusaha, tukang-tukang ini juga ialah pengurus.

Ini jelas dilihat dalam masa penempahan dibuat. Tukanglah yang bertanggungjawab menetapkan harga dan membuat perjanjian lisan dengan penempah-penempah yang berkenaan. Begitu jugalah dalam menjaga kepentingan pekerja (awak-awak) dibawah jagaannya.

Ringkasnya segala urusniaga yang bersangkutan dengan pembinaan bot adalah keseluruhannya dibawah pengawasan tukang.

Dengan itu jelaslah bahawa dalam pembinaan bot tradisi ini, tukang memainkan peranan yang maha penting. Mereka bertindak di segala jurusan (sebagai boroh, sebagai pemodal, pengusaha dan juga pengurus). Peranan yang begini banyak bagi seorang personel saja jarang didapati dalam kerja-kerja yang lain. Ini membuatkan statis sosial seseorang tukang menjadi lebih kompleks dari individu-individu lain dalam masyarakat itu sendiri.

-
1. mengikut International Encyclopedia of Social Sciences entrepreneur dinyatakan "as the agent who unites all means of production and who finds in the value of the products... the re-establishment of the capital he employs, and the value of the wages, the interest, and the rent which he pays, as well as the profits belonging to himself" / say dalam Catechism of Political Economy 1815 ✓

Tukang juga mewakili keseluruhan faktor-faktor pengeluaran kecuali tanah sebabnya ialah sebagaimana yang telah diterangkan tadi yaitu tukang merupakan boroh, pemodal dan juga pengusaha dalam perusahaan pembinaan bot tradisi di sini.

Atas gabungan keempat-empat faktor pengeluaran yang telah dinyatakan itu, pengeluaran bot tradisi di kawasan ini dapat diteruskan dari masa ke semasa. Di samping itu dengan adanya penerusan perusahaan ini sekurang-kurangnya dapat menampung sebahagian kegiatan ekonomi yang penting di Pulau Duyong.

Berhubung dengan pengeluaran ini juga, difikirkan perlu juga disentuh sedikit tentang bentuk pekerjaan (pattern of work) tukang. Harus ditekankan di sini bahawa kerja bertukang ini bukanlah merupakan pekerjaan yang bermusim (seasonal) sepertimana musim yang dialami oleh nelayan. Ini bermaksud bahawa tukang-tukang bot tidak langsung terlibat dengan musim hujan dan lainnya. Ini telah diakui oleh tukang sendiri menyatakan kerja ini merupakan kerja sepanjang masa. Ini ada kaitan dengan tempahan. Kiranya tidak ada tempahan langsung pada satu-satu masa, sudah tentu tukang-tukang yang mengharap modal kepada pendahuluan wang tempahan tidak dapat membina bot. Ini bermakna mereka tidak bekerja. Tetapi keadaan realiti tidaklah demikian. Mereka akan pergi ke bengkel rakan-rakan bekerjasama untuk menampung hidup di samping menunggu kalau-kalau ada tempahan. 'Penganggoran sementara' atau 'penganggoran sengaja' biasa wujud dimana tukang-tukang perlukan rehat samada sebulan atau lebih dalam setahun walaupun ada tempahan dan bot yang harus disiapkan. Jadi secara amnya dapatlah dikatakan kekurangan kerja tidak pernah wujud di kalangan tukang-tukang bot di Pulau Duyong kecuali di masa banjir. Ini disebabkan keseluruhan tanah pulau ini ditenggelami air. Sebagai contohnya, dapat dinyatakan bahawa banjir tahun 1969 didapati kawasan ini ditenggelami air sedalam 4 kaki¹.

3.5. Mobiliti tukang-tukang bot²

Tukang-tukang bot di Duyong merupakan tukang mahir dan sangat diperlukan dalam pembinaan sebagai 'penasihat' kepada tukang pembantu di kawasan lain. Kerana

-
1. kenyataan formal dari penghulu kampung.
 2. mobiliti di sini bermaksud ~~keupayaan~~ tukang untuk berpindah dari tempat sendiri untuk mendapatkan pekerjaan untuk sementara waktu.

ini ada kalanya tukang terpaksa meninggalkan bengkelnya kepada orang harapannya dan dia sendiri pula pergi ke tempat lain atas undang khas. Dengan ini dapatlah dikatakan bahawa mobiliti tukang di kawasan ini adalah juga agak tinggi. Ini mengikutnya ialah untuk menambahkan pendapatan di samping mencari publisiti dirinya sendiri.

Lebih dari separoh jumlah tukang-tukang di sini pernah bekerja di tempat lain selain dari Pulau Duyong. Ini dapat dijelaskan dari jadual X di bawah:-

Jadual X: Analisa am mobiliti tukang

	Bil. tukang	Peratus %
tidak pernah kerja di tempat lain	8	40
pernah bekerja di tempat lain	12	60
Jumlah	20	100

Dari jadual di atas didapati 12 orang (60%) daripada keseluruhan tukang di Pulau Duyong ada dan pernah berpindah keluar dari sini bekerja di tempat lain. Ini menunjukkan bahawa mobiliti tukang yang telah lepas (sehingga masa kajian dibuat Mei, 1974) peratus mobilitinya ialah 60%. Peratus ini jika dikaji secara perbandingan adalah besar dan dapatlah dianggap bahawa tukang-tukang di sini adalah 'mobile' sekali. Namun begitu tidak ada seorang dari tukang yang menyatakan mahu menetap dan bekerja tetap di tempat lain. Ini ternyata selepas beberapa bulan bekerja di tempat lain mereka kembali semula ke Pulau Duyong. Tapi disini soal pulang semula tidak begitu penting, dan apa yang ditekankan ialah mobiliti tukang itu pada hakikat sebenarnya telah ujud.

Lagi satu keadaan mobiliti yang tidak ketara ialah pekerjaan tukang di Limbongan MARA (MARA Dockyards) dimana merupakan tempat pembinaan bot secara besaran dan modern. Pihak MARA membuat tawaran kepada tukang-tukang untuk bekerja dan proses ini bolehlah dianggap sebagai 'meminjam' tukang dari Pulau Duyong untuk bekerja di situ. Dikatakan mobiliti ini tidak ketara kerana tukang yang bekerja di MARA Dockyard akan berulang alik dari rumah ke tempat kerjanya, maksudnya mereka tidaklah pindah dan tinggal menetap di tempat kerjanya. Ini dapat dilakukan kerana Limbongan MARA itu berhampiran dengan rumah masing-masing - hanya di seberang sungai.

Sebagai lanjutan dari pertukangan dan perusahaan di MARA Dockyard ini ada setengah-setengah tukang menyatakan bahawa pekerjaannya di situ adalah untuk menambahkan pengetahuan tukang cara-cara pembinaan yang lebih saintifik dan modern guna untuk diaplikasikan kepada kerjanya di kampung (Pulau Duyong). Ini bermakna pekerjaan itu bukanlah bermakna untuk bekerja tetap di situ, tapi sebaliknya sebagai tempat menambahkan pengetahuan bertukang di samping menambahkan sumber pendapatan.

Di samping itu terdapat lagi satu struktur tukang-tukang bot di sini yang menjalankan pekerjaan di kedua-dua tempat pembinaan sekali. Ini berlaku di kawasan Duyong dan MARA Dockyard. Pada sebelah paginya tukang-tukang ini akan bekerja di MARA Dockyard dengan bayaran gaji yang tetap, dan disebelah petangnya pula (selepas pukul 5.00 petang) mereka akan terus menyambung pekerjaan pembinaan di Pulau Duyong. Bilangan yang agak ramai menjalankan kerja-kerja begini terdiri dari tukang-tukang yang mempunyai pembantu sendiri di bengkelnya. Jadi semasa dia ke MARA Dockyard, urusan pembinaan dijalankan oleh pembantu-pembantunya di bawah pengawasan 'orang harapan'nya yang telah ditetapkan terlebih dahulu.

3.6. Peranan tukang dalam melengkapkan alat-alat untuk bot.

Di peringkat awal pembinaan yaitu di masa bot-bot masih lagi menggunakan dayung dan layar, proses melengkapkan bot dengan alat-alat seperti itu tidaklah begitu kompleks. Dayung dapat dibuat begitu senang oleh tukang-tukang, begitu juga dengan tiang-tiang layar. Tetapi perkembangan demi perkembangan telah berlaku dalam teknologi tradisi pembinaan dan kelengkapan alat kepada bot, dan kerana ini juga proses melengkapkan alat-alat kepada bot men-

jadi satu persoalan pula.

Sebagai keterangan yang jelas dapatlah diambil contoh yang paling nyata yaitu melengkapkan injen ke dalam bot dan juga jentera-angkat (winch) sesuai dengan kehendak kemajuan perikanan zaman ini. Kerana inilah tugas dan peranan tukang menjadi semakin kompleks; dan tidak dinafikan bahawa tukang-tukanglah yang memainkan peranan yang penting dalam penentuan untuk melengkapkannya atau tidak. Dalam bahagian ini soal yang timbul ialah dua perkara yaitu adakah tukang yang membina bot itu yang memasang injen atau alat-alat lain dan keduanya adakah ini dipasang sendiri oleh penempah-penempah.

Dari kajian yang dibuat terdapat sebahagian besar tukang-tukang membuat perjanjian dengan penempah untuk memasang injin-injin dalam tapi injin-injin itu mestilah disediakan terlebih dulu oleh penempah yang berkenaan. Dalam bulan Mei, 1974, terdapat 28 buah bot yang masih dalam pembinaan di bawah awasan 20 orang tukang. Dari 28 buah ini 25 buah daripadanya yaitu 90% telah ditetapkan dalam perjanjian antara tukang dengan penempah dimana injin dipasang oleh tukang tapi disediakan oleh penempah. 3 buah lagi adalah pembinaan persendirian dan menunggu kalau-kalau ada penempah datang.

Dari sini secara keseluruhannya penempah-penempah akan menyerahkan tugas memasang injin bot kepada tukang secara keseluruhannya. Atau dengan lain perkataan penempah akan mengambil tempahan botnya yang telah siap dan sedia untuk digunakan terus.

Walaupun tugas pemasangan ini diberikan kepada tukang tidaklah semestinya tukang itu sendiri yang memasangnya. Kebiasaannya tukang-tukang akan bayar gaji kepada tukang-tukang China yang khas untuk memasang injin terutama sekali dalam proses memasang wayar letrik dan lampu-lampu di dalam bot itu. Ini jelas semasa kajian dilakukan oleh penulis di Pulau Duyong pada masa yang sama. Ditanya kenapa mereka menggunakan tenaga orang-orang lain untuk memasang alat-alat letrik, jawapnya adalah seragam yaitu tidak ada tukang yang tahu memasangnya buat waktu itu.

Satu-satu yang istimewa berkaitan dengan pembekalan injin ini ialah tukang-tukang itu sendiri yang menentukan saiz injin yang sesuai bagi satu-satu bot yang tertentu besarnya. Penempah akan menerima nasihat tukang sebelum membeli jenis-jenis injin. Di sini nampaknya tukang-tukang juga mempunyai kuasa buat keputusan (decision making) dalam hal penentuan injin untuk bot penempahnya.

3.7. Tempahan dan Kos pembinaan

Boleh dikatakan sebahagian besar bot-bot yang dibuat di sini adalah dibuat melalui tempahan dari penempah-penempah yang biasanya bukan saja dari Trengganu tapi dari Kelantan, Pahang, Kedah dan Perlis serta Johor. Tetapi ada juga tempahan yang diterima dari luar negeri seperti Jerman dan Belanda. Semasa kajian dibuat, terdapat satu keluarga Jerman tinggal di Pulau Duyong menunggu botnya siap.

Urusan tempahan ini adalah antara tukang dan penempah. Pembantu tukang tidak ada campur tangan langsung. Segala apa keputusan yang dibuat oleh tukang diterima oleh pembantunya. Sebabnya ialah kerana mereka cuma diupah dan segala risiko (samaada kerugian dan keuntungan) adalah tanggungan tukang.

Publisiti tukang-tukang di Duyong tidak dapat dinafikan di seluruh Malaysia khususnya di Pantai Timur Semenanjung. Walaupun ada Limbongan MARA tapi ia hanya menerima tempahan yang tidak kurang dari 15 bot sekali. Jadi bagi penempah yang hanya mahu satu atau dua bot saja sudah tentu tukang tradisi di Duyong lebih popular.

Perjanjian lisan saja harus dibuat terlebih dulu antara tukang dan penempah menentukan perkara-perkara diantaranya seperti berikut:

- i) pembekalan papan untuk bot dan paku serta cat untuk keperluan bot tertentu.
- ii) pemasangan dan pembekalan injin dan wayar serta lampu.
- iii) tempuh mahu disediakan.

iv) pendahuluan wang modal

v) bayaran tunggakan.

Bagi bahagian (i) biasanya penempah akan meminta senarai papan yang diperlukan untuk saiz bot yang tertentu dari tukang-tukang dan ini bermakna kayu-papan disediakan oleh penempah. Tetapi ada lagi satu keadaan dimana tukang lebih penting. Tukang akan menggunakan modal dan wang pendahuluan yang diberikan oleh penempah untuk membeli kayu-papan yang diperlukan. Dan cara kedua inilah yang paling sering dan masih kerap berlaku di sini. Sebabnya ialah ianya memberi keuntungan kepada kedua-dua pihak. Di pihak penempah ia tidak payah menguruskan apa-apa selain dari menyerahkan pendahuluan kepada tukang dan di pihak tukang pula ia boleh membeli kayu-papan sedikit-sedikit ikut keperluan yang penting terlebih dahulu.

Pemasangan dan pembekalan injin sebagaimana telah diterangkan dalam bahagian 'peranan tukang' sebelumnya adalah bergantung kepada penempah dan tukang. Persetujuan harus dicapai terlebih dulu. Tetapi kebiasaannya penempah menyerahkan tugas kepada tukang dan dia cuma menyediakan injin.

Pendahuluan wang modal (iv) adalah penting bagi seorang tukang memulakan perusahaannya. Biasanya tukang-tukang akan mensyaratkan $\frac{1}{3}$ daripada harga bot mesti dibayar terlebih dulu sebagai pendahuluan. Tapi ada juga hanya $\frac{1}{4}$ saja dan tidak ketinggalan ada yang terus membayar $\frac{1}{2}$ daripada jumlah bayaran.

Bayaran tunggakan di sini (v) ialah baki selain dari pendahuluan. Ada kalanya tukang akan pergi sekali menemui penempah meminta wang untuk kegunaan yang tidak mencukupi. Selepas ditolak inilah baki itu dibayar samada secara ansur atau kesemuanya sekali. Mengikut keterangan dari tukang-tukang, jarang sekali terdapat penempah yang membayar secara ansur baki wang tempahannya.

3.8. Analisa am Kos Pengeluaran

Sebelum perundingan harga diputuskan oleh pihak tukang dan persetujuan dari pihak penempah tukang memainkan peranan yang penting. Pengiraan dan analisa

harga barang-barang (materials) untuk pembinaan diuruskan terlebih dulu oleh tukang sebelum menentukan harga sesebuah bot. Ini termasuklah harga kayu, sekera dan upah pekerja-pekerja, yang mana oleh ahli-ahli ekonomi dipanggil 'Kos Pengeluaran'. Di sini perbincangan ini saja akan dibuat tentang kos yang terlibat, kerana apa yang lebih diberatkan ialah tentang struktur ekonomi tukang-tukang bot. Tetapi analisa yang mendalam dibuat oleh A. Wahab semasa kajian bersama (kajian juga untuk latihan ilmiah 1974).

Pembinaan bot sekarang bukanlah seperti bot-bot di masa lampau dari segi saiznya. Ini dapat dibuktikan dengan pembinaan bot yang mempunyai saiz lebar 10 - 14 kaki, panjang 40 - 45 kaki dan tingginya $3\frac{1}{2}$ - $4\frac{1}{2}$ kaki. Ini bersesuaian dengan keadaan laut terutama di musim berombak dengan injin yang mempunyai kuasa-kuda (horsepower) antara 25 - 35 h.p.

Untuk tujuan mengira kerja jualan dan kos yang dikeluarkan, diambil satu saiz tertentu sebuah bot dalam persiapan yaitu, lebar 11 kaki, panjang 45 kaki dan tingginya 4 kaki 2 inci (ukuran tinggi ini adalah ukuran menegak dari dasar bot). Tukang akan mengeluarkan tidak kurang dari \$4,000/- untuk pembinaan sebuah bot seperti di atas. Harga kos ini adalah secara kasar saja. Sebabnya ialah tukang-tukang tidak memberikan kos yang tepat disebabkan mereka tidak pernah menyimpan akaun sendiri tentang perbelanjaannya. Sebagai contoh dalam membeli paku. Katakan permulaannya 20 kati paku dibeli. Kemudian ditambah dengan 2, 3 atau 4 kati. Tapi apa yang dikatakan perbelanjaan pakunya ialah yang 20 kati saja. Tambahannya jarang dikira atau lebih senang jawapan yang diberikan ialah "dah lupa berapa banyak digunakan!". Dengan ini pengenalisaan tidaklah dapat setepat yang diharapkan. Begitu juga dengan cat yang digunakan. Cat yang lebih dari penggunaan untuk bot-bot yang terdahulu tidak dikira sebagai kos bagi bot yang baru disiapkan.

Bagi bot yang berukuran di atas, penempah menggunakan hanya kurang lebih \$7,000/- sebuah. Ini bermakna keuntungan yang didapatinya ialah \$3,000/- bagi sebuah bot yang disiapkan. Walaupun begitu ini tidaklah bermakna tukang itu mendapat tunai \$3,000/-. Tukang terpaksa membayar gaji awak-awaknya yang mana pembayaran terdahulu dibayar dengan duitnya sendiri. Didapati pendapatan bersih

tukang bot di sini (diakui sendiri oleh tukang-tukang) ialah antara \$200/- - \$350/- sebulan. Dari setengah-setengah tukang pendapatan bulannya lebih dari biasa disebabkan kerja-kerja sambilan lain. Sebagai contoh ialah menjalkan bot penambang dari Duyong ke Kuala Trengganu. Di samping itu sebagaimana telah dinyatakan terlebih dulu, ada tukang-tukang yang bekerja di MARA sebagai 'part-time' dan ini menambahkan pendapatannya. Walau bagaimana pun pendapatan yang tepat tidak dapat dibuat disebabkan tiadanya kira-kira khas yang disediakan oleh tukang-tukang.

Dari segi pemasaran, penganalisaannya tidaklah begitu rumit. Ini adalah disebabkan oleh kerana bot-bot yang dibina adalah untuk penempah. Jadi ini merupakan urusaniaga yang terakhir bagi tukang-tukang. Bila siap saja bot yang dibina, tukang tidaklah perlu mencari pasaran (i.e. pembeli) bot mereka.

Tetapi di samping itu terdapat juga satu masalah dihadapi oleh tukang tentang pemasaran mereka. Masalah ini timbul apabila terdapat pembinaan bot yang tidak ditempah. Pembinaan cara ini ialah apabila tukang membina bot dengan modal persendirian keseluruhannya (terutama bila tidak ada langsung tempahan pada masa itu). Saiz yang dikehendaki oleh pengguna haruslah bersesuaian dengan saiz bot yang dibina. Tukang-tukang bot di sini dapat mengatasinya dengan membina bot yang popular pada masa tertentu. Kerana ini tidaklah menimbulkan apa-apa kesulitan dalam pemasaran, kerana bila ada tempahan, tukang-tukang akan terus mengujudkan bot yang siap itu kepada penempah yang berkenaan. Sebagai contoh buat masa sekarang (semasa kajian dijalankan), jenis bot yang paling banyak ditempah ialah jenis 'belakang potong'¹, dengan ukuran lebar antara 10 - 14 kaki, panjang 40 - 45 kaki dan tinggi $3\frac{1}{2}$ - $4\frac{1}{2}$ kaki. Dengan ini tukang-tukang yang membina bot secara persendirian (i.e. tidak ada tempahan) akan membina bot yang mempunyai ukuran seperti itu juga. Dengan ini mereka akan lebih senang memenuhi kehendak penempah.

1. gambarajah dilampirkan.

Berkaitan dengan soal tempahan dan pemasaran ini harus juga dititikberatkan tentang publisiti tentang pembinaan kepada pengguna-pengguna. Didapati tukang-tukang bot di sini tidak ada menggunakan publisiti seperti iklan untuk menarik lebih ramai penempah atau pengguna. Tetapi sebaliknya publisiti tukang-tukang bot di Pulau Duyong ini diketahui dan tersebar secara natural saja oleh terutama nelayan-nelayan dari dalam dan luar negeri dan pengguna-pengguna persendirian.

Diperingkat pengalaman pembinaan tukang-tukang bot di sini menunjukkan pembinaan bot yang kecil-kecil seperti sekolah, bot, dan bot-bot yang sejenis dengannya. Pukang-tukang menggunakan alat-alat yang benar-benar dianggap tradisional untuk pembinaan. Secara umum alat yang paling penting dalam proses pembinaan ini ialah gergaji tangan, kramat untuk memisahkan papan, 'gundil' (drill), untuk membuat lubang (sebelumnya paku tidak digunakan dalam pembinaan dan segala sekeruan papan digantungkan paku²), kapak, teluk dan lain-lain alat tradisional yang mustahak. Dengan perkembangan yang seperti ini dan dengan tidak menggunakan apa-apa mesin (drill, saw) adalah agak menakutkan juga dengan perkembangan pembinaan bot yang lebih canggih oleh pengguna-pengguna. Lebih-lebih lagi bila dibandingkan dengan pembinaan bot yang lebih canggih dengan pembinaan yang dijalankan di Negeri Johor dari beberapa segi. Pertama, tenaga dan yang terpenting ialah penerangan pembinaan ialah rangka pemadatan.

Apabila dilihat oleh tukang-tukang bot tradisional di Pulau Duyong ialah selat-selat kramat³ terdapat dalam kepala luncar⁴ sebagai selat-selat papan yang digantikan dengan bot (paku).

1. gambarnya jenis-jenis bot yang disebutkan di atas.
2. kayu yang dibalutkan dengan paku panjang (paku) dengan garisan lebih kurang 1/2" sebagai garis paku.
3. kayu yang dipotong di kedua-dua hujung sebagai rangka kepala bot untuk memantapkan bilah (rajah 5) lazimnya dikenali sebagai 'kang'.
4. luncar kayu panjang yang menjadi asas/luncar kepala bot dan mengikat panjang bot yang dibalut.

BAB IV PERKEMBANGAN PERTUKANGAN DAN SAMBUTAN TUKANG KEPADA
TEKNOLOGI MODERN

Dalam bab pertama telah diterangkan secara ringkas bagaimanakah kemahiran pertukangan membuat bot diperolehi oleh tukang-tukang bot di Pulau Duyong ini. Ini difikirkan tidaklah perlu dibincangkan dengan lebih mendalam. Tetapi dalam bab ini akan dibincangkan pula tentang bagaimanakah perkembangan perusahaan ini (khususnya di kawasan kajian), bermula dari pembinaan sejak dulu-dulu lagi hinggalah dewasa ini. Ini termasuklah jenis-jenis bot yang dibina dan di samping itu juga akan dibentangkan juga bagaimanakah sambutan (response) tukang-tukang terhadap kemajuan teknologi modern khas dalam pembinaan bot yang dijalankan oleh mereka.

Diperingkat permulaan pembinaan tukang-tukang bot di sini memulakan pembinaan bot yang kecil-kecil seperti sekochi, bedor, kolek¹ dan bot-bot yang sejenis dengannya. Tukang-tukang menggunakan alat-alat yang benar-benar dianggap tradisi untuk pembinaan. Secara am alat yang paling perlu dalam proses pembinaan ini ialah gergaji tangan, ketam kayu untuk melicinkan papan, 'gherdi' (driller), untuk menebuk lubang (sebabnya paku tidak digunakan dalam pembinaan dan segala sambungan papan digunakan pasak²), kapak, takul dan lain-lain alat tradisi yang mustahak. Dengan alat-alatan yang seperti ini dan dengan tidak menggunakan apa-apa pelan (sketch plans) adalah agak menakjubkan juga dengan sempurnanya pembinaan bot seperti yang dikehendaki oleh penempah-penempah. Lebih-lebih lagi bila diperhatikan cara pembinaannya. Ianya adalah berbeza dengan pembinaan yang dijalankan di MARA Dockyard dari beberapa segi. Pertama-tamanya dan yang terpenting dalam proses pembinaan ialah rangka permulaan.

Apa yang didapati dibuat oleh tukang-tukang bot tradisi di Pulau Duyong ialah meletakkan kun-kun³ terlebih dulu kepada lunas⁴ sebelum melekatkan papan yang dijadikan dinding bot (rajah B).

-
1. gambarajah jenis-jenis bot yang disebutkan dilampirkan.
 2. kayu yang dibulatkan ukuran panjang 4" dengan garispusat lebih kurang $\frac{1}{4}$ " sebagai ganti paku.
 3. kun: rangka yang dipasang di kedua belah sisi lunas sebagai rangka kepada bot untuk memasang dinding (rajah B) lazimnya dibunyikan 'kong'
 4. lunas: kayu panjang yang menjadi asas/dasar kepada bot dan mengikut panjang bot yang dikehendaki.

Sebaliknya di MARA Dockyard keadaannya berlainan samasekali. Cuma 3 pasang kun dipasang di hadapan, di tengah dan di belakang lunas saja dan terus diletakkan papan sebagai dinding. Bila keseluruhan dinding bot sudah siap ditetapkan barulah kun-kun yang seterusnya dilekatkan. Ini mengikut tukang-tukang bot di Duyong, menyebabkan kedudukan dinding tidak begitu tegoh dan cepat bocor. Adakah ini benar? Ini tidaklah dapat dipastikan dalam tempoh kajian yang begitu singkat.

Lagi satu perbezaannya ialah cara melentorkan papan yang akan dijadikan dinding bot. Di Pulau Duyong, tukang-tukang melentorkan papan-papan dengan cara 'layor'¹kan papan supaya tidak melentor balik. Papan dilentorkan mengikut bentuk yang dikehendaki dan diikatkan mengiring di atas tanah. Kemudian api dinyalakan di kedua belah sisinya (lihat gambar). Akibatnya ketegohan papan-papan untuk tidak melentor balik adalah dijamin penuh. Sebabnya ialah apabila sudah di'layor' papan itu melentor seolah-olah itu adalah keadaan semulajadi.

Tapi keadaan di MARA adalah berbeza. Papan dinding dilentor secara 'paksa' dengan keras dan kemudian dipaku terus. Jadi dengan keadaan ini papan itu mudah 'renggang' dari kedudukan asalnya, dan ini juga boleh menyebabkan bot-bot yang dibina senang bocor. Walaupun demikian tidaklah dapat dinafikan bahawa ketegohan pembinaan bot di MARA Dockyard adalah 'dijamin' oleh MARA. Tetapi keadaan 'tidak begitu tahan' itu telah menjadi kenyataan. Kemungkinan besarnya ialah kerana MARA perlukan masa yang singkat untuk menyiapkan kuantiti yang banyak. Dengan itu ketelitian setiap bahagian bot tidaklah dapat dipastikan oleh tukang-tukang sepertimana tukang di Pulau Duyong yang menumpukan seluruh dayanya untuk membina hanya sebuah atau selebih-lebihnya tiga buah bot dalam satu-satu masa.

Sebagaimana telah dinyatakan terlebih dulu, pembinaan bot di Pulau Duyong oleh tukang secara tradisi pada peringkat awalnya adalah tertumpu kepada jenis-jenis yang kecil saja, dan tidak dilengkapi dengan injin. Dayung atau pengayuh merupakan 'jentera' untuk menggerakkan perahu tersebut. Secara ringkas perahu buatan tukang-tukang di peringkat permulaan dapatlah dikatakan seperti yang terdapat di sungai-sungai di Siam pada masa sekarang.

1. 'layor': istilah daerah Trengganu yang bermaksud memanaskan perlahan-lahan tapi tidak sampai terbakar supaya boleh dilentor mengikut bentuk badan bot.



Gambar 2 : Papan-papan yang di jadikan dinding
bot di rapatkan dan dilentur, kemudi-
an di'layor' (menyalakan api disebelah
menyebelah).



Gambar 3 : Dua orang pekerja sedang mula
meletakkan lunas atau 'merangka'.

Bot yang begini digunakan oleh penduduk-penduduk pendalaman untuk 'mudek hulu'¹ atau pun untuk membawa barang keluaran mereka (seperti beras, sayur-sayuran dan lain-lain hasil tanaman kampung) ke bandar untuk dijual. Ini disebabkan jalan atau cara pengangkutan darat tidak begitu meluas.

Jenis bot begini (lebih lumrah dipanggil 'perahu' sahaja) merupakan jenis yang paling popular dan paling banyak dibuat oleh tukang-tukang di sini di masa itu. Mengikut keterangan dari orang-orang tua di kampung-kampung, boleh dikatakan setiap keluarga mempunyai paling kurang sebuah 'perahu' untuk kegunaan yang asasi.

Dari sini perkembangan dalam pertukangan berlaku dan injin-injin sangkut telah diperkenalkan. Dengan ini tukang-tukang bot di Pulau Duyong khususnya dan keseluruhan tukang-tukang bot amnya telah melangkah ke satu tapak ke depan dalam pertukangan tradisinya. Ini ialah dengan membina 'motor-sangkut' (sama bentuk seperti perahu) dengan sedikit perubahan - belakangnya di potong sedikit untuk meletakkan injin yang disangkut (biasanya 4 - 6 kuasa-kuda). Walaupun begitu permintaan kepada bot yang begini tidaklah begitu meningkat disebabkan mereka yang mampu saja yang dapat mempunyai 'motor-sangkut' seperti ini. 'Motor-sangkut' ini juga mempunyai fungsi yang sama dengan 'perahu' tadi dan perjalanan yang lebih cepat.

Diperhatikan sepintas lalu keadaan ini tidak pun memberikan apa-apa kesan kepada struktur dan organisasi tukang-tukang tapi pada hakikat sebenarnya tukang yang terlibat telah pun mengalami satu perubahan yang penting. Perubahan dimana satu tapak kemajuan yang menjadikan pertukangan membuat bot juga ikut maju setapak ke depan akibat dari kemasukan injin. Ini bermakna juga bahawa tukang-tukang bot di sini telah menerima kemajuan sains dan teknologi modern peringkat permulaan. Teknologi modern yang dimaksudkan ini bukanlah dalam konsep pembinaan bot tapi penggunaan injin itu sendiri. Cara-cara pembinaan masih lagi kekal dengan cara tradisi mereka, dan tidak berubah.

-
1. 'mudek hulu' adalah istilah tempatan yang bermaksud membawa bahan-bahan makanan (e.g. ikan, garam, dan keperluan asasi lain ke kawasan hulu sungai (pendalaman) untuk dijual kepada penduduk di situ.

Akibat dari kemasukan 'injin sangkut' ini didapati pendapatan tukang-tukang bot yang terlibat dalam pembinaan bot atau lebih tepat dikatakan 'motor-sangkut' ini telah bertambah. Ini tidaklah dapat dinafikan kerana upah dari pemasangan injin yang dikenakan oleh tukang-tukang. Dengan ini sebagai rumusnya, akibat dari pengenalan injin, taraf ekonomi tukang-tukang telah meningkat.

Selaras dengan perkembangan 'motor-sangkut' ini terdapat lagi satu perkembangan dalam pertukangan membuat bot di kawasan ini. Ini ialah perkembangan pesat dalam pembinaan 'perahu besar' (cargo boats). 'Perahu Besar' ini walaupun telah wujud sebelumnya tapi perkembangannya tidaklah sebagaimana yang didapati semasa dengan perkembangan 'motor-sangkut'. 'Perahu besar' ini begitu meluas penggunaannya akibat dari pelayaran perdagangan ke Siam untuk memuatkan garam. Ini bermakna lebih ramai tukang 'terlatih' diperlukan dalam proses pembinaan. Akibatnya tukang-tukang bot di sini bukan saja perlu menambahkan kuantiti pertukangan mereka tetapi juga kuantiti tukang. Perahu besar ini walaupun tidak menggunakan injin tapi cara pembinaannya adalah terlalu complicated dan memerlukan taraf kemahiran yang cukup dan baik, terutamanya untuk mengimbangkan perahu itu dengan layar-layar besar yang dipasangkan (pelayaran ke Siam cuma menggunakan layar sahaja).

Keadaan ini juga secara tidak langsung telah memberikan kesan yang tidak kurang pentingnya kepada tukang-tukang bot. Ianya bukan saja meninggalkan kesan-kesan dari segi kemahiran tapi juga dari segi organisasi tukang. Dipandang dari sudut kuantiti tadi, didapati pertambahan bilangan tukang-tukang telah berlaku. Bila pertambahan telah wujud dalam bilangan sudah tentu secara terus organisasi tukang-tukang iktu berubah. Kesimpulan darinya dapatlah dirumuskan bahawa dengan meluasnya permintaan dan penggunaan 'perahu besar' menyebabkan tukang-tukang telah secara tidak sengaja merobah organisasinya dan kemahirannya telah bertambah dari masa ke semasa.

Perkembangan pertukangan membuat bot tradisi di sini tidak tinggal statik begitu saja selepas pembinaan 'motor-sangkut' dan 'perahu besar' tapi

sebaliknya perkembangan yang lebih pesat berlaku dengan adanya injin yang dapat diletakkan di dalam bot itu sendiri dan kuasa kuda (horsepower) injin yang lebih besar diperkenalkan pula. Lagi sekali tukang-tukang terpaksa memajukan diri mereka ke depan dengan membina bot yang dapat diletakkan injin di dalamnya. Bot jenis ini (lebih dikenal sebagai 'motor' saja oleh penduduk tempatan) lebih diminati dari 'motor-sangkut'. Tapi ini tidaklah bermakna 'motor-sangkut' terus lenyap penggunaannya begitu saja.

Penggunaan bot injin dalam (motor) ini lebih pesat bila ianya digunakan untuk penambang (berulang alik menyeberangi sungai Trenggamu) menggantikan perahu yang digunakan sebelumnya. Sebagai contoh, penambang dari Seberang Takir ke Kuala Trenggamu dan dari Pulau Suyong sendiri juga ke Kuala Trenggamu yang dulunya menggunakan perahu kini telah menggunakan 'motor'. Disamping itu 'motor' ini juga telah digunakan oleh nelayan-nelayan untuk ke laut. Dengan ini didapati penggunaan motor-motor ini tidaklah terbatas kepada satu pihak saja. Kerana penggunaan yang luas ini tidak hairanlah kalau permintaan terhadap motor ini begitu banyak dan terpaksa dilayan oleh tukang-tukang.

Kemudian setapak demi setapak tukang-tukang bot menuju kepada perkembangan pertukangan dalam pembinaan kapal ini di samping menerima kemasokan saiz-saiz injin yang lebih besar kuasanya. Sebagai contohnya dapat dilihat injin-injin yang dipasang kepada motor. Diperingkat permulaan injin-injin yang dipasang mempunyai 'kuasa-kuda' antara 5 - 8 kuasa saja. Tetapi perkembangan seterusnya berlaku dengan memperkenalkan hingga kepada 20 kuasa-kuda yang dipasang. Keadaan ini ujud kerana penggunaan bot oleh nelayan-nelayan untuk lebih jauh ke laut yang lebih pesat.

Hingga kini perkembangan dalam pertukangan membuat bot secara tradisi dapatlah dikatakan sudah sampai kepada puncaknya dimana ianya sudah dapat memenuhi segala keperluan seperti untuk menangkap ikan, persiaran, bahkan untuk kegunaan diraja (sebuah bot diraja telah ditempah di Pulau Duyong). Pembinaannya juga telah tidak lagi terbatas untuk kegunaan tempatan saja bahkan telah meluas kepada luar negeri (ini ternyata dengan adanya tempahan dari seorang Eropah).

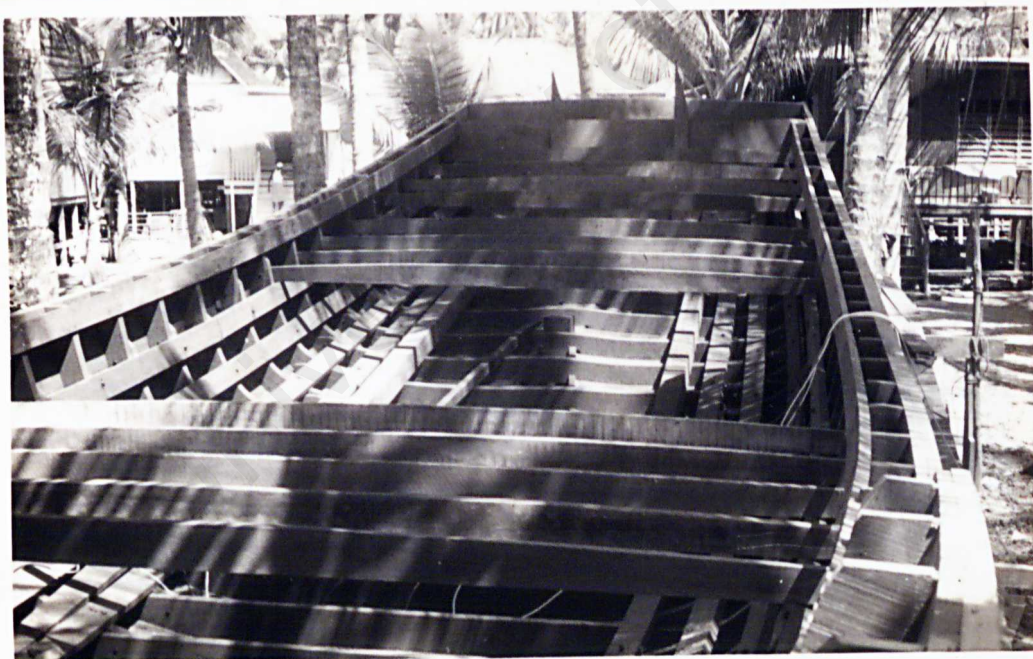
Dimasa ini pembinaan bot dan 'perahu' yang kecil tidak begitu diminati oleh tukang-tukang. Ini berkaitan dengan kurang atau tiadanya tempahan-tempahan (semasa kajian dijalankan tidak ada seorang pun di antara tukang-tukang di sini yang menjalankan pembinaan perahu atau bot yang tidak berinjin dalam). Jenis bot yang paling laris sekarang di sini ialah jenis 'Belakang-potong'. Bersesuaian dengan namanya, bot ini mempunyai bahagian belakangnya yang dipotong tegak dengan injin-injin yang mempunyai kuasa yang besar (antara 20 - 40 kuasa-kuda) (Semasa kajian dijalankan keseluruhan pembinaan bot adalah jenis 'belakang-potong'). Kebanyakan bot jenis ini adalah untuk kegunaan nelayan keseluruhannya.

Harus juga dinyatakan tentang perkembangan pembinaan bot ini tentang pemasangan dan melengkapkan lampu-lampu dan alat-alat modern untuk keperluan yang disalurkan terus sebagai sambungan dari 'generator' injin (walaupun pemasangannya tidak dilakukan oleh tukang-tukang di Pulau Duyong sendiri bagi setengah-setengah tukang).

Perkembangan pembinaan bot 'Belakang-potong' ini adalah selaras dengan perkembangan perikanan modern. Ini dapat dikaitkan sebagai berikut: bila perikanan bertambah maju (misalnya pukat-pukat besar digunakan, sudah tentu perikanan tidak lagi tertumpu kepada pinggir pantai bahkan ke puluh-puluh batu ke tengah laut. Kerana ini bot-bot kecil seperti 'motor' dan 'perahu' adalah tidak sesuai dan tidak begitu tahan menempuh gelombang. Ini menyebabkan permintaan kepada bot yang agak lebih besar adalah perlu dan meningkat. Permintaan ini sudah tentu ditujukan kepada tukang-tukang bot tradisi di kawasan ini. (walaupun ada pihak pembinaan MARA, tapi tempahan satu atau dua buah bot tidak diterima oleh pihak MARA sebagaimana telah dinyatakan dulu-dulu lagi dalam kajian ini). Ini bermakna bertambahnya permintaan bot di Pulau Duyong. Dengan bertambahnya permintaan ini menyebabkan munculnya lebih banyak bengkel atau lebih dikenali sebagai 'tempat menimbal' oleh penduduk tempatan di kawasan tertentu. Begitu juga dengan tukang-tukang; sudah tentu lebih ramai lagi diperlukan dalam pembinaan ini. Ini juga menyebabkan perkembangan dari segi kuantiti tukang-tukang yang terlibat dan secara langsung menampung kegiatan ekonomi sebahagian dari penduduk tempatan.



Gambar 4 : Sebuah bot dalam pembinaan.



Gambar 5 : Sebuah bot 'belakang potong' yang telah di letakkan dinding. Palang kayu ditengah-tengah ialah dasar untuk meletakkan kabin.

4.2. Kemajuan Teknomogi

Memang tidak dapat dinafikan bahawa akibat dari bertambahnya permintaan kepada bot yang berbagai-bagai jenis ditujukan kepada tukang-tukang bot di Pulau Duyong menyebabkan teknik pembinaannya juga telah ikut berkembang. Sebagai keterangan ini ada baiknya diperhatikan sebab-akibat yang berkait dengannya. Sebagaimana telah dinyatakan sebelumnya, permintaan bot dan pembinaannya telah maju dari jenis 'perahu' kepada 'motor-sangkut', 'perahu-besar' motor' dan sampai kepada jenis yang popular sekarang yaitu jenis 'belakang-potong'. Akibatnya, tukang-tukang akan berusaha meninggikan taraf dan mutu serta teknik pembinaannya untuk menarik lebih banyak tempahan dibuat melaluinya (atas andaian harga tempahan yang dikenakan adalah lebih kurang sama antara satu tukang dengan lainnya).

Begitu juga dengan pembinaannya. Setiap tukang akan berusaha menyiapkan bot tempahannya secepat mungkin supaya dapat menerima tempahan yang baru pula. Untuk mencapai tujuan ini, tukang-tukang terpaksa memikirkan dua perkara penting: pertamanya menjaga mutu pembinaannya dengan baik dan menyiapkan tempahan-tempahan secepat yang boleh. Atas dasar ini usaha-usaha sudah tentu terpaksa dibuat oleh mereka untuk mencapai kedua-dua tujuan. Ini termasuklah mendalami teknik pertukangan (walaupun dengan cara tidak formal dan bersendirian), mengambil pembantu-pembantu tukang yang dipercayai atau pun menambahkan alat-alat (tools) untuk pembinaan yang lebih baik. Walau apa pun caranya, apa yang jelas ialah perkembangan teknikal telah pun diwujudkan oleh tukang-tukang di Pulau Duyong ini.

Di samping itu, penggunaan injin juga merupakan lagi satu perkembangan teknikal dan teknologikal yang terdapat pada tukang-tukang. Ini memanglah jelas dan kemungkinannya dimasa yang akan datang mutu pembinaan bot, khususnya dari segi teknik pembinaan akan lebih maju memandangkan kepada perkembangan yang pesat ini.

Dari segi penggunaan alat-alat modern juga sudah ada kesan-kesan perubahan yang menggalakkan. Sebagai contohnya terdapat tiga bengkel atau tempat

menimbal' yang sudah menggunakan alat-alat letrik seperti 'ketam kayu' letrik, penebuk (driller) yang menggunakan kuasa letrik serta gergaji letrik. Ini menunjukkan bahawa walau pun proses pembinaannya masih dianggap tradisi (atas dasar penggunaan letrik yang tidak begitu luas) tapi bibit-bibit pembinaan cara modern telah didapati di kalangan tukang-tukang di sini. Harus dinyatakan juga bahawa bekalan letrik yang digunakan di sini adalah dari 'generator' sendiri dan bukannya bekalan letrik awam. Memang tidak dapat dinafikan bahawa hanya mereka (tukang) yang mampu saja yang dapat membeli dan mempunyai 'generator' tetapi kenyataan ini juga tidaklah meliputi keseluruhan tukang-tukang di sini. Tetapi apa yang nyata ialah bahawa tukang-tukang di sini telah menerima kebenaran yang teknologi dapat mempercepatkan lagi kerja-kerja pembinaan yang dijalankan oleh mereka.

Berkaitan dengan cara membena bot yang agak lebih baik dan agak modern, tukang-tukang telah membayangkan yang kemungkinannya tidak dapat dinafikan. Ini mengikutnya adalah bergantung kepada kemampuan masing-masing. Tetapi jika ada pihak-pihak tertentu yang sanggup membantu di peringkat permulaan mereka tidak akan menolaknya. Tapi malangnya tiada satu badan pun setakat ini yang menyuarakan untuk memberi subsidi kepada tukang. Dengan ini dapatlah dikatakan yang sambutan tukang terhadap teknologi modern adalah baik cuma peluang dan keadaan saja yang masih tidak mengizinkan mereka.

Walaupun pada hakikatnya tukang-tukang mengakui teknologi modern adalah penting untuk pembinaan pertukangan yang efektif dan 'efficient' tapi dari segi organisasinya, pembinaan membuat bot di sini masih lagi tradisional. Maksud tradisional di sini ialah pengeluarannya adalah masih kecil-kecilan (small-scale). Keadaan ini memang tidak dapat dinafikan, sebabnya tidak ada satu tukang pun semasa dijalankan kajian yang membina bot lebih dari empat buah dalam satu masa tertentu. Ini berlaku kerana ketidak-sanggupan tukang menyiapkan bot-bot yang dikehendaki dalam tempuh-tempuh yang dikehendaki oleh penempah, disebabkan kekurangan tenaga kerja di samping pekerjaan yang keseluruhannya bergantung kepada tenaga manusia. Ini berkaitan dengan tenaga boroh yang banyak (labour intensive) dan berkurangnya penggunaan tenaga kuasa (electricity). Ini juga menjadi satu daripada ciri-ciri tradisionalnya.

Di samping itu pertukangan ini dikatakan masih tradisional juga disebabkan oleh penggunaan modal yang sedikit dan tak tentu (uncertain source of capital) sebagaimana yang telah diterangkan dalam bahagian modal, tanpa pasaran yang meluas dan terbuka. Pasarannya adalah tertumpu kepada penempah-penempah tertentu sahaja dan tidak dianggap sebagai satu perusahaan pasaran, dan lain-lain unsur tradisional yang kecil-kecilan.

Kesemuanya ini adalah masih menunjukkan bahawa proses pemodenan belum lagi menyerap masuk secara langsung dan meluas untuk membawa perubahan struktur dan organisasi pembinaan bot. Ianya masih lagi merupakan 'pertukangan' dan belum 'sangat' sebagai perusahaan (hal ini diterangkan dalam bab penutup). Walaupun begitu pertukangan ini adalah kian berkembang maju dan mungkin jika ada kemudahan-kemudahan lain akan dapat menjadi satu 'perusahaan' membina bot yang berkesan dan terkenal.

Dalam proses pengalihan, kemudahan dan kelengkapan proses merupakan perkara yang amat penting. Dengan sumber-sumber alamiah dan faktor-faktor pengeluaran secara moden, kemudahan-kemudahan yang diperlukan (equipment facilities) di sini ialah seperti pengangkutan dan bekalan bahan-bahan untuk pembinaan alat-alat pembinaan, kemudahan komunikasi bersekala, bekalan tenaga dan tenaga yang strategik serta lain-lain lagi.

Berikutan dengan kemudahan-kemudahan ini, ianya sudah jelas jika dibandingkan dengan contoh-contoh yang sudah diketahui pembekalan bahan-bahan untuk pembinaan bot tradisional seperti kayu. Namun juga dinyatakan bahawa di Pulau Nipang tidak ada tempat menyimpan atau pun untuk menjual kayu papan yang mana dapat digunakan dalam pembinaan bot. Segala-galanya adalah di bawa dari 'seberang' (Kuala Tringgan bagi orang-orang di Pulau Nipang). Di pulau, ar-

BAB V. KONKLUSI

Dalam bab ini akan dibincangkan tentang anggapan tukang bot sendiri terhadap pertukangan mereka terutama dalam jangka panjang akibat adanya tanggungan dari perusahaan bot modern yang dikendalikan oleh pihak MARA - MARA Dockyard. Disamping itu perbincangan juga meliputi bidang mengapa 'pertukangan' ini tidak berkembang secara besar-besaran ke taraf 'perusahaan', sebagaimana yang telah berlaku kepada perusahaan batak sebagai contoh yang hampir sekali.

Seterusnya diperhatikan juga kenapa tukang-tukang tidak mahu berpindah dari kawasan mereka ke tempat yang lebih senang mendapat bekalan bahan-bahan untuk proses pembinaan seperti bekalan kayu-papan, bekalan letrik dan lainnya, yang mana kesemuanya ini boleh didapati di bandar Kuala Trenggamu (di seberang sungai sahaja). Pemindahan bengkel ini dianggap perlu atas dasar pengangkutan bahan-bahan yang senang dan tenaga letrik yang meluas; yang mana ini merupakan masalah yang diharapi oleh tukang-tukang di Pulau Duyong, (kerana tradisi masalah ini dianggap sebagai perkara biasa) terutama dalam pembekalan bahan-bahan yang diperlukan.

Dalam proses pengeluaran, kemudahan dan kelancaran proses merupakan perkara yang sama pentingnya dengan sumber-sumber ekonomi dan faktor-faktor pengeluaran secara amnya. Kemudahan-kemudahan yang diemfasiskan (emphasized facilities) di sini ialah seperti pengangkutan dan bekalan bahan-bahan untuk pembinaan alat-alat pembinaan, kemudahan mendapatkan boroh, bekalan letrik dan kawasan yang strategik serta mudah dikunjungi.

Berhubung dengan kemudahan-kemudahan ini, ianya lebih jelas jika dikemukakan dengan contoh-contoh yang nyata; misalnya pembekalan bahan-bahan untuk pembinaan bot terutamanya kayu-papan. Harus juga dinyatakan bahawa di Pulau Duyong tidak ada tempat simpanan atau pun untuk menjual kayu papan yang mana dapat digunakan dalam pembinaan bot. Segala-galanya adalah di bawa dari 'seberang' (Kuala Trenggamu bagi orang-orang di Pulau Duyong). Di pandang se-

pintas lalu adalah sulit memikirkan bagaimanakah kayu-papan yang digunakan oleh tukang-tukang di bawa dari 'seberang' sebegitu banyak. Tetapi apa yang jelas proses ini telah berlaku sejak dulu dan merupakan hal yang biasa. Mereka akan mengikat kayu-papan yang diperlukan dan diletakkan ke dalam sungai. Kemudian kayu-papan yang sudah diikat ini diseretkan (sebab kayu ini terapung di atas air) ke Pulau Duyong dari Kuala Trenggamu. Walaupun ini merupakan satu 'pekerjaan' yang berat tapi ianya sudah menjadi kenyataan. "Inilah cara yang dijalankan sejak dulu untuk mengangkat kayu-kayu dari seberang untuk kegunaan sejak dulu-dulu lagi; dan tidak dapat dielakkan sebab keadaan yang memaksa"; jelas seorang tukang semasa kajian dijalankan.

'Keadaan' yang dimaksudkan oleh tukang itu ialah pemisahan pulau itu dengan tempat simpanan kayu di Kuala Trenggamu oleh sungai dan pengangkutan darat tidak dapat diadakan. Walaupun begitu buat masa ini, pengangkutan kayu yang kecil-kecil adalah dengan menggunakan 'motor'. Tetapi kayu-papan yang besar-besar masih lagi diseret dipermukaan air. Keadaan ini memang tidak dapat dielakkan, dan ianya dapat diatasi cuma dengan memindahkan bengkel pembinaan ke seberang (Kuala Trenggamu). Inilah satu-satunya usolusi yang dapat mengatasi kesulitan yang ujud. Tetapi ini tidak pernah disetujui oleh kalangan tukang-tukang bot di Pulau Duyong tanpa alasan yang jelas. Kenapa ia terjadi tidaklah dapat dipastikan dalam kajian yang memakan masa begini singkat.

Keadaan yang sama juga berlaku dalam bekalan-bekalan alatan-alatan lain. Tukang-tukang akan terpaksa berulang alik dari Pulau Duyong ke Kuala Trenggamu menyeberangi sungai. Walaupun ada terdapat sistem pengangkutan 'motor penambang' tapi hakikat 'kesulitan' masih lagi ujud dan masaaalah tidak akan hapus begitu saja seandainya bengkel-bengkel pembinaan tidak dipindahkan ke Kuala Trenggamu. Tetapi tidak juga dinafikan keujudan masaaalah dan kesulitan-kesulitan yang kecil-kecil.

Seterusnya ialah bekalan letrik sebagai contoh, yang mana lebih senang didapati jika bengkel dipindah ke Kuala Trenggamu. Satu dua tukang yang mampu menggunakan letrik misalnya terpaksa membeli 'generator' untuk

mendapatkan bekalan itu. Tetapi jika diteliti, keadaan ini akan menjadi lebih senang jika bengkel-bengkel dibina di kawasan yang mendapat bekalan letrik awam. Kemudahan-kemudahan yang didapati di Kuala Trengganu tidak dihiraukan langsung oleh tukang-tukang tradisi ini dengan alasan-alasan peribadi dan sosial sendiri. Mungkin sebab-sebab ini dapat dikaji di masa-masa yang akan datang.

Satu perkara yang agak menarik ialah persoalan mengapakah pertukangan ini tidak dapat muncul menjadi satu perusahaan yang maju sebagaimana kemahiran dan pertukangan lain yang dulunya hanya dianggap sebagai kemahiran saja tapi kini telah menjadi perusahaan yang penting dan mendatangkan pendapatan yang lumayan kepada pengusaha-pengusahanya. Contoh yang paling jelas ialah dalam perusahaan batek.

Jika dilihat sejarah perkembangan perusahaan batek, pada mulanya ia juga mempunyai cara yang sama dengan pertukangan bot. Dengan kata lain 'perusahaan' batek pada mulanya juga merupakan 'pertukangan'. Akibat dari perkembangan-perkembangan dan kerjasama sesama mereka yang menjalankan aktiviti yang sama yaitu pembatek-pembatek, menyebabkan pertukangan ini dapat berkembang kepada taraf perusahaan. Keadaan yang sebegini ujud disebabkan sikap dan kesedaran sosial dan ekonomi yang spontan ujud di kalangan mereka. Persefahaman (consensus) dan pandangan yang sama menimbulkan kata sepakat untuk berkerjasama dan bergabung menjalankan perusahaan itu. Memang mengikut teori dan asas ekonomi sekalipun, jika proses pengeluaran dijalankan secara besar-besaran, sudah tentu kos pengeluaran tiap barang dikeluarkan adalah kecil.

Gabungan (samaada gabungan pekerja atau penggabungan bengkel) adalah penting dalam usaha memajukan satu-satu perkilangan. Begini jugalah apa yang telah berlaku dalam perusahaan batek. Dua, tiga, atau pun empat tempat mengecap batek, setelah dipersetujui sesama mereka menetapkan satu kawasan baru yang merupakan bengkel gabungan dengan nisbah modal dan keuntungan yang ditentukan. Dengan keadaan ini perusahaan itu dapat berkembang dengan baiknya.

Sebagai satu perbandingan yang jelas ini dapat dikatakan satu keadaan

yang berlainan dengan pertukangan bot secara tradisi di Pulau Duyong khasnya. Tidak ada satu bayangan pun dari mereka untuk bergabung atau bekerjasama untuk menubuhkan satu keadaan pertukangan yang lebih besar dengan pekerjaan yang lebih efficient. Walaupun diakui bahawa kemajuan dan perkembangan merupakan tujuan setiap tukang (ketua tukang khasnya) tapi langkah ini tidak dapat mereka terima. Alasan yang nyata tidaklah dapat dipaparkan oleh mereka tapi salah satu darinya ialah tidak adanya rasa kepercayaan dan percaya-mempercayai antara satu dengan lain. Apa yang jelas sekarang ialah 'pertandingan' yang tidak nyata dalam pekerjaan. Pertandingan ini termasuklah seperti cuba menjadikan bengkel pertukangannya lebih popular dari yang lain, merendahkan harga tempahan supaya penempah akan menempah menerusinya atau pun mengadakan sistem ansuran yang longgar kepada penempah-penempah yang berkenaan.

Dengan keadaan begini sudah tentu tidak akan dapat mengujudkan satu keadaan yang dapat membesarkan pertukangan membina bot untuk mencapai taraf 'perusahaan' sebagaimana yang telah berlaku kepada perusahaan batek. Jadi sebagai satu syor permulaan, harus dan sewajarnya tukang-tukang bot di kawasan ini bekerjasama sesama mereka untuk menubuhkan hanya satu atau dua bengkel saja atas dasar perkongsian modal supaya mutu pengeluaran dapat dijamin dengan baik samada dari segi kualiti dan kuantitinya. Memang jelas jika ini berlaku sudah tidak dapat dinafikan taraf pembinaan bot secara tradisi di sini dapat berkembang dengan baiknya. Kelancaran dan kecekapan (efficiency) akibat dari gabungan ini dapat dilihat bukan saja dari segi pertambahan pekerja atau tukang-tukang saja, tapi juga dari segi teknikal, lebih ekonomikal dan publisiti yang lebih luas. Walaupun pada lahirnya tukang-tukang yang terlibat terpaksa berkorban dengan bengkel sendiri tetapi dalam jangka panjang kesannya adalah menguntungkan.

Disamping itu didapati ada baiknya tukang-tukang di sini menubuhkan satu syarikat pembinaan bot kalau mau menjamin kestabilan harga tempahan. Ini ialah kerana jika satu syarikat ditubuhkan sudah tentu penentuan harga dapat dibuat dan perbincangan-perbincangan terutama sekali tentang untung-rugi dapat diadakan. Tetapi sebagaimana yang telah dinyatakan sebelumnya

tidak langsung ada rancangan untuk tujuan yang begini. Masing-masing lebih mengutamakan kepentingan persendirian (walaupun ada pertolongan seperti memberi pinjaman alat-alatan (tools) untuk pembinaan kepada tukang-tukang lain), dari berusaha untuk kepentingan bersama. Atau pun dapatlah dikatakan bahawa tukang-tukang di sini mengamalkan dasar 'percaya kepada kebolehan sendiri' dan ini merupakan juga amalan tradisi yang sukar dikikis dari kehidupan mereka. Kepercayaan dan tradisi ini hanya dapat diatasi kiranya satu orientasi yang mempunyai teknik dan penyampaian yang sistematik untuk memberi keyakinan kepada tukang-tukang diberi kepada mereka. Walaupun ini tentu sekali memakan masa yang lama tapi jika ini berjaya kesannya dapat menimbulkan organisasi tukang yang mahir dan produktif.

5.2. 'Taboo' dalam pertukangan membuat bot?

Dalam bahagian sebelumnya telah pun dinyatakan tentang keseluruhan tukang-tukang dan pembantu-pembantu tukang, atau secara ringkas dikatakan keseluruhan mereka yang terlibat dalam pembinaan membuat bot di sini terdiri dari orang-orang lelaki. Tidak ada malah tidak pernah ujud orang-orang perempuan yang turut mengambil bahagian dalam proses ini. Sebab-sebabnya tidaklah dapat diketahui dengan tepat.

Ini merupakan satu hal yang menarik dalam proses pembinaan. Keadaan yang sama juga ujud dalam penangkapan ikan di laut. Tidak terdapatnya perempuan yang menjalankan kedua-dua pekerjaan yang saling berkait ini menjadi tanda-tanya dan persoalan yang tidak ada penyelesaian.

Pembahagian kerja atas dasar jantina merupakan manifestasi penting untuk kajian di kawasan ini khasnya dalam pertukangan membuat bot yang menjadi tumpuan kajian ini. Walaupun mereka (tukang-tukang) dan penduduk di sini tidak dapat menganalisisakan manifestasi ini tapi keadaan yang jelas ialah pembahagian kerja yang sebegini telah menjadi kenyataan.

1. 'taboo' dapatlah dikatakan sebagai pantang-larang yang dikenakan oleh satu-satu masyarakat ke atas seseorang individu yang melakukan suatu perbuatan yang dianggap salah di sisi masyarakat itu. 'Sanction' akan dikenakan jika 'taboo' dilanggar.

Adakah ini dapat dikatakan sebagai 'taboo'¹? Persoalan ini besar kemungkinan merupakan interpretasi kepada keadaan yang ujud. Kerana ini ada kemungkinan analisa yang lebih kritikal dapat dibuat kiranya dapat dijalankan kajian yang lebih mendalam walaupun terpaksa memakan masa yang panjang. Ini juga memerlukan kajian yang benar-benar teliti; sebabnya ialah jika diperhatikan, didapati keseluruhan kerja; dari sekecil-kecil pekerjaan hinggalah seterusnya, dimonopoli oleh pihak lelaki. Sebenarnya bukanlah tidak ada pekerjaan yang boleh dilakukan oleh orang-orang perempuan (sebagai contoh seperti menumbuk dan menghancurkan serta memasak 'damar' untuk diletakkan di pertemuan papan dinding bot) tapi masih dan tetap dijalankan oleh orang lelaki.

5.3. Anggapan tukang terhadap kerjanya di masa depan.

Penggunaan alat-alat letrik secara tidak begitu meluas di masa ini untuk pertukangan merupakan titik peralihan 'antara dua zaman' - masa lampau dan masa yang akan datang. Atas dasar ini tukang-tukang bot tradisi di sini telah memberikan beberapa gambaran tentang masa depan pertukangan mereka. Segala gambaran yang diberikan adalah atas dasar logik dan andaian yang menasabah serta pengalaman yang begitu lama ditambah dengan kemahiran yang semakin meningkat.

Mereka begitu optimis dengan kerja-kerja pertukangan mereka. Hampir keseluruhan tukang (85%) mengakui bahawa proses pertukangan ini tidak akan luput begitu saja malah akan terus berkembang dengan kadar kuantiti dan kualiti yang semakin meningkat. Ini dijelaskan dengan andaian dan contoh seperti perkembangan perikanan yang meluas memerlukan bot-bot yang lebih banyak. Dengan ini tidaklah dapat dinafikan akan mengakibatkan bertambahnya tempahan bot untuk kegunaan. Akibat dari penempahan-penempahan yang sentiasa ada sudah tentu pertukangan ini tidak akan hapus.

-
1. 'taboo' dapatlah dikatakan sebagai pantang-larang yang dikenakan oleh satu-satu masyarakat ke atas seseorang anggotanya yang melakukan satu-satu perbuatan yang dianggap salah di sisi masyarakat itu. 'Sanction' akan dikenakan jika 'taboo' dilakukan.

Usaha-usaha telah dibuat oleh Kerajaan untuk membina bot secara besar-besaran dan lebih moden dengan menggunakan tenaga letrik yang meluas. Ini merupakan satu 'ancaman' kepada pertukangan bot secara tradisi. Tapi ditinjau di kalangan tukang tradisi sendiri tentang keadaan ini, mereka berpendapat pihak tersebut (MARA Dockyards) tidak dapat mengambil alih keseluruhan pembinaan bot yang diperlukan. Ini ternyata kerana MARA Dockyards menghadkan bilangan tertentu (ini telah pun dibincangkan dalam bab sebelumnya) untuk ditempah. Ringkasnya MARA tidak menerima tempahan satu atau dua buah bot saja. Dengan ini penempah terpaksa membuat tempahan kepada tukang-tukang tradisi juga. Ini bagi satu kes yang membuatkan tukang-tukang sanggup membuat prediksi (prediction) yang begitu optimis terhadap pertukangannya.

Berkait dengan tempahan pula, telah menjadi kenyataan tentang kenaikan harga kayu cengal (satu-satunya jenis kayu yang digunakan untuk pembinaan bot) di pasaran kayu. Tetapi walaupun ini berlaku, jumlah tempahan tidaklah begitu merosot. Sebagai contoh didapati harga kayu telah meningkat seratus peratus dari biasa; begitu juga dengan barang-barang keperluan lain seperti kipas, kemudi, sekeru dan lainnya, tetapi sebaliknya harga bot tidaklah dinaikkan seratus peratus juga. Bagi tukang-tukang di sini, soal-soal yang bersangkutan dengan keuntungan tidak begitu dibaratkan sangat, tetapi apa yang mereka perlukan ialah 'sentiasa ada tempahan untuk menampung kehidupan. Berbanding dengan pembinaan dan harga di MARA Dockyard, kadar kenaikan harga kayu akan mengakibatkan pihak MARA menaikkan harga tempahan. Jadi secara ringkasnya, di masa ini harga sesebuah bot yang sama saiznya yang ditempah di Pulau Duyong adalah lebih murah berbanding dengan harga tempahan di MARA Dockyard. Kerana ini sudah tentu penempah bot-bot mereka (terutamanya bila keperluannya hanya satu atau dua bot sahaja). Biasanya pihak MARA menerima tempahan kebanyakannya dari badan-badan tertentu seperti MAJU IKAN¹, dan tempahan dari luar negeri). Dengan ini tidak ada sebab yang logik untuk me-

-
1. Baru-baru ini tender yang dikeluarkan oleh MAJU IKAN tidak diterima oleh MARA disebabkan pada masa itu MARA mempunyai masih banyak bot-bot yang harus disiapkan dalam tempuh yang segera.

ngatakan bahawa pertukangan bot tradisi akan lenyap begitu saja.

Dari contoh-contoh yang telah dikemukakan di atas tidaklah dapat dinafikan bahawa pertukangan membuat bot secara tradisi ini akan terus berkembang dan semakin maju. Tambahan pula dengan adanya perkembangan-perkembangan dalam pertukangan ini terutamanya dalam penggunaan letrik yang semakin meluas.

Sebagai kata akhir dapatlah dikatakan bahawa pertukangan ini bukanlah akan bertambah merosot bahkan akan bertambah maju dari tahun ke tahun di masa-masa yang akan datang berdasarkan kepada andaian-andaian dan perkembangan-perkembangan yang berlaku. Dengan perkembangan ini ianya bukan saja akan mengubah struktur pertukangan membuat bot saja tapi ianya juga dapat mengubah struktur serta organisasi tukang-tukang juga. Ini ialah kerana organisasi yang terpenting dalam pembinaan bot adalah tukang-tukang. Jadi dengan ini tidaklah hairan perkembangan dalam proses pembinaan yang menyebabkan perubahan, menyebabkan organisasi dan struktur tukang-tukang juga ikut berubah.

LAMPIRAN A.

A. Latar belakang peribadi:

- i. Nama:
- ii. Umor:
- iii. Jantina:

B. Latar belakang pelajaran:

- i. Boleh kenal huruf/nombor:
- ii. Boleh membaca, jawi/roman:
- iii. Boleh menulis, jawi/roman:
- iv. Bagai mana pengetahuan tentang tukang di dapati?

v. Lain-lain:

C. Pekerjaan:

- i. Bertukang dimana: (tetap/semokara)
- ii. Kerja-kerja sampingan:
- iii. Kerja sebelum nya: di mana:
- iv. Ada perasaan untuk berhenti kerja:
- v. Sebab nya:
- vi. Bot yang di buat untuk siapa:

D. Jenis-jenis bot dan saiz:

- i. Apakah jenis-jenis bat yang di buat:
- ii. Apakah jenis-jenis alat yang di lengkapkan:
- iii. Adakah di pasang dengan injin: (ya/tidak)
- iv. Kalau 'ya' siapa yang memasang nya:
- v. Saiz-saiz injin yang di gunakan:
- vi. Lain-lain:

E. Sistem jual-beli, perbelanjaan dan kos membuat:

- i. Adakah bot-bot yang di buat itu ditempah atau pun di-
siapkan terlebih dahulu:

- ii. Dari mana modal didapati:
- iii. Bagaimana sistem pembekalan alat-alat bot:
- iv. Bagi saiz tertentu (lebar panjang tinggi)
- v. Lain-lain:

F. Pekerja-pekerja:

- i. Siapakah kongsi-kongsi yang bekerja:
- ii. Jantina:
- iii. Hubungan nya dengan tukang:
- iv. Bayaran nya:
- v. Adakah di tentukan pengkhususan kerja :
- vi. Atas dasar apakah pengkhususan ini di buat:
- vii. bagaimana:
- viii. Kemahiran pekerja, adakah melalui aparantis dsb:
- ix. Lain-lain:

G. Cara hidup (style of living) :

- i. Jumlah tanah yang di miliki:
- ii. Rumah (besar, kecil, sederhana):
- iii. Kenderaan (jika ada):
- iv. Lain-lain:

H. Pendapatan:

- i. Dari pendapatan membena bot: (sehari/sebulan):
- ii. Dari kerja-kerja sambilan: (")
- iii. Jangkaan pendapatan sebulan:
- iv. Kegunaan pendapatan:
 - simpan:
 - dilaburkan:
 - belanja hidup:
- v. Lain-lain:

I. Peranan dalam masyarakat:

- i. Adakah bot yang di buat untuk di sewakan:
- ii. Kepada siapa:
- iii. Bayaran sewa yang di kenakan:

di kira sehari atau sebulan:

- iv. Jika ada nelayan yang akan membayar sewa secara pajak dan tetap dan di pihak lain keluarga sendiri akan membayar mengikut hasil tangkapan, siapakah yang diuntungkan:

v. Sebab nya:

vi. Lain-lain:

J. Masalah dan kesulitan yang di hadapi oleh tukang-tukang:

- i. Adakah diambil berat oleh pihak kerajaan:

ii. Kalau 'ya' bagimana :

iii. Sejak kebelakangan ini, harga kayu cengal (untuk membuat bot) telah naik, adakah kuantiti bot yang di keluarkan juga merosot:

iv. Bagaimana pula dengan tempahan:

v. Adakah harga bot sekarang juga di naikan selepas kenaikan harga kayu:

vi. Lain-lain:

K. Catatan tambahan :

march 1st. '74.

LAMPIRAN B.

Senarai nama-nama tukang yang menjalankan pertukangan membuat bot tradisi di Pulau Dayong, Kuala Terengganu.

Bil.	Nama	Umor	mula kerja	lama kerja [©] (tahun)
1.	En. Abdullah Muda	42	27	15
2.	Ali Ngah	60	30	30
3.	Alias Mohamad	45	32	13
4.	Ab. Rahman Ali	60	43	17
5.	Ab. Rahman Hj. Omar	45	20	25
6.	Ab. Rahman Yusof	48	30	18
7.	Ghani Abu Bakar	60	45	15
8.	Harun Mohamad	45	30	15
9.	Harun Embong	42	27	15
10.	Ismail Nik A. Rahman	50	28	22
11.	Ismail Ibrahim	55	33	22
12.	Ismail Ali	45	28	17
13.	Mat Embong	70	30	40
14.	Muda Daud	48	38	10
15.	Muda Osman	50	28	22
16.	Mohd Taib	60	35	25
17.	Mohd Md. Zain	60	43	17
18.	Nik Muda	42	27	15
19.	Salleh Ali	69	29	40
20.	Yusof Muda	55	30	25

REFERENCES.

- Bruff, A. J. : Microeconomic Analysis.
Wiley International Edition, 1969.
- Furgeson, C. E. : Microeconomic Theory.
Irwin-Dorsey Limited, U.S.A., 1972.
- Funk and Wagnalls (eds.) : Standard Dictionary of the English Language. International Edition, 1967.
- Firth, Raymond : Malay Fisherman, Their Peasant Economy.
Rutler & Tanner Ltd. London. 1946.
- Goode, William J.
and
Hatt, Paul K. : Methods in Social Research.
Mc Graw-Hill Book Co. Inc.
U.S. 1952.
- Gibson Hill, C. A. : " Cargo Boats of the East Coast of Malaya "
JMBRAS. Vol. XXII, Pt. III, 1949.
- Greenhill, Basil : Boats and Boatmen of Pakistan.
New Publication, 1942.
- Haridah Zakaria : Susunan Ekonomi dan Sosial Masyarakat Kampung Chamkat Larang, Perak.
Tesis M.A. University Malaya, 1967.
- Hurdock, G. P. : Social Structure.
Macmillan Co. Ltd. Toronto, 1965.
- Sheppard, M. C. : " A Short History of Trengganu "
JMBRAS. Vol. XXII, Pt. III, 1949.
- Sills, D. L. (eds.) : International Encyclopedia of the Social Sciences.
The Macmillan Company and the Free Press.
1968

Swift

: Malay Peasant Society in Jelebu.
London School of Economics
Monographs on Social Anthropology
Volume 29, University of London,
The Athlone Press, New York, 1965.

Laporan-laporan:

Rancangan Pendidikan dan Perumahan Malaysia 1970.

'Jabatan Perancangan Malaysia'. Kuala Lumpur, 1970.

Federation of Malaysia: A Market Survey on Batik Products -- Research
and Planning Units Industry and Commerce Division, Mase,
Kuala Lumpur. May 1972.

Ahlihar tempatan.